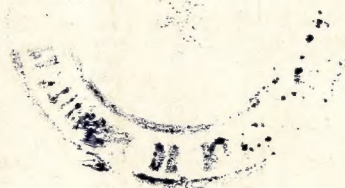


AMAZÔNIA: — UMA CONQUISTA DE NOSSO TEMPO



MARY FAGUNDES //



Este é o terceiro documentário que O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO elabora sobre a atuação da Superintendência da Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) na Planície.

Apresentamos aqui, numa síntese, os principais acontecimentos que estão influenciando, diretamente, no complexo econômico da Amazônia. Novas indústrias estão surgindo, Belém e Manaus se recuperam a olhos vistos, traçam-se estradas a exemplo deste monumento de arrôjo e empreendimento, a Rodovia Belém-Brasília, reequipa-se a frota fluvial, fixam-se as bases para solucionar o problema da pesca e coloniza-se. Enfim: conquista-se de novo a Amazônia.

E tudo se refaz, na base racional de um planejamento, obra de técnicos de renome, sob a direção do Dr. Waldir Bouhid, Superintendente da SPVEA, que assim dá cumprimento a uma das metas do Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira — a valorização do vale amazônico.

Amaz
1028

PARA se compreender o que está ocorrendo na Amazônia, deve-se partir desta premissa subjetiva: todo amazônida é um nostálgico da riqueza perdida. De uma prosperidade que se foi com o declínio da borracha, nos idos de 1912. Nostálgico de uma época sempre lembrada, quando à grandeza potâmica se aliou, por algum tempo, a grandeza econômica, e juntas foram o cenário de um dos ciclos mais opulentos de nossa economia extrativa.

A par das reminiscências de uma época de fausto, volta-se a confiar no presente e a acreditar no futuro. Ninguém hoje duvida de que a Amazônia virá a ser mais próspera do que já foi. Crença firme de que participam quantos imaginam Belém do Pará novamente como porto de primeira categoria e cidade capitânea, na região setentrional, ponto de partida da rodovia mais ousada até hoje construída no Brasil e talvez no mundo: a Belém-Brasília.

Há, contudo, uma razão maior a justificar o otimismo de hoje. É que não se trata, simplesmente, de se retomar o entusiasmo pela borracha, mas por tudo que na Amazônia é riqueza em potencial.

Em nosso terceiro encontro, sentimos mais nítidas as perspectivas de recuperação regional, em decorrência da atuação da Superintendência da Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA). Pode-se dizer que se trata da primeira experiência de grande envergadura em matéria de planejamento, que se processa no Brasil. Quanto aos resultados obtidos, aqui os revelamos, certos de que à SPVEA cabe a maior parcela pela recuperação do homem da Amazônia e de sua grandeza, que não é só a hévea.

AMAZÔNIA

UMA CONQUISTA

DE NOSSO TEMPO





Rodovia Belém - Brasília



Gigantes centenários da floresta amazônica.

NO lugar da hévea, fala-se na rodovia, autêntica espinha dorsal que, partindo de Belém, vai até Brasília. São dois mil cento e sessenta quilômetros de estrada, um monumento de arrêjo e de capacidade de trabalho.

Enquanto o Dr. Waldir Bouhid, Superintendente da SPVEA, relata, tranqüila e confiantemente, alguns lances dessa obra que, por si só, marcaria qualquer administração presidencial, avançamos no tempo e nos perguntamos se as gerações futuras irão considerar com propriedade e espírito de justiça este esforço empreendido agora, através de mil dificuldades técnicas e financeiras, por meia dúzia de visionários e milhares de obreiros, visando a tornar realidade um sonho várias vezes centenário: a ligação Norte-Sul. Porque se trata de um empreendimento cujo pioneirismo se coloca no mesmo nível das ousadas expedições colonizadoras da época das entradas e bandeiras. E se agora bem que nos lembramos com respeito de Fernão Dias Paes Leme, de Pedro Teixeira, de Borba Gato, de quantos anônimos ampliaram as fronteiras do Brasil, que irão dizer, dentro de meio século, dos que hoje se empenham na posse efetiva desse território virgem desde a formação dos rios e da própria floresta?

É sabido que a Transbrasiliana sempre esteve nas cogitações de quantos sentiam a necessidade de ligar o Norte ao Sul. O esforço dos bandeirantes que, há 250 anos, depois de alcançarem o Rio Paraná chegaram ao Paraguai, subiram o Mamoré, o Guaporé, o Madeira e, pelo Tapajós e Tocantins alcançaram o Amazonas, vale por uma página inesquecível.

Lembra-nos o Dr. Waldir Bouhid que, em vez do caminho natural, os rios, houve um pioneiro que pela primeira vez se dispôs a cortar na selva uma estrada, a que vai de Belém a São Luís do Maranhão. Isso ocorreu em 1616. Caldeira de Castelo Branco, logo depois de fundar a cidade de Santa Maria de Belém, incumbiu Pedro Teixeira, Tenente, de levar a notícia ao Capitão-Mor Jerônimo de Albuquerque, que se encontrava em São Luís. Pedro Teixeira subiu em canoa o Rio Guamá e, onde mais tarde seria Ourém, saltou: tomou a seguir rumo da costa, nas proximidades de onde se construiria Bragança. Prosseguiu viagem cruzando o Rio Gurupi e daí em diante, depois de quarenta e cinco dias de penosa tarefa, abrindo picadas a facão e enfrentando índios, chegou a São Luís.

Outros planos conhecidos datam do Império. E são inspirados pela crença de que a estrada de ferro viria a solucionar os problemas de distância no Brasil. Pensou-se na construção da ferrovia Pirapora (Minas Gerais) — Belém, que não chegou a ser iniciada, tal o alto custo. Outros projetos existem, inclusive um de autoria do Governador Justo Chermont, do Estado do Pará, mas sem resultado efetivo. Admitia-se mesmo que somente os rios eram as vias naturais de acesso e colonização.

Em 1934, foi promulgado (Decreto n.º 24 497, de 29-6), o primeiro Plano Geral de Viação Nacional, cuja sistemática se firmava num complexo férreo-rodo-fluvial, não estando discriminadas, na parte terrestre, as rodovias e ferrovias. De acordo com esse critério, a Comissão designada pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, concluiu pela fixação de 9 troncos de direção geral Norte-Sul e 11 troncos Leste-Oeste, além de 18 ligações entre eles. Eram os seguintes os troncos Norte-Sul:

Trabalho constante e tenaz durante o desmatamento.



Troncos Norte-Sul

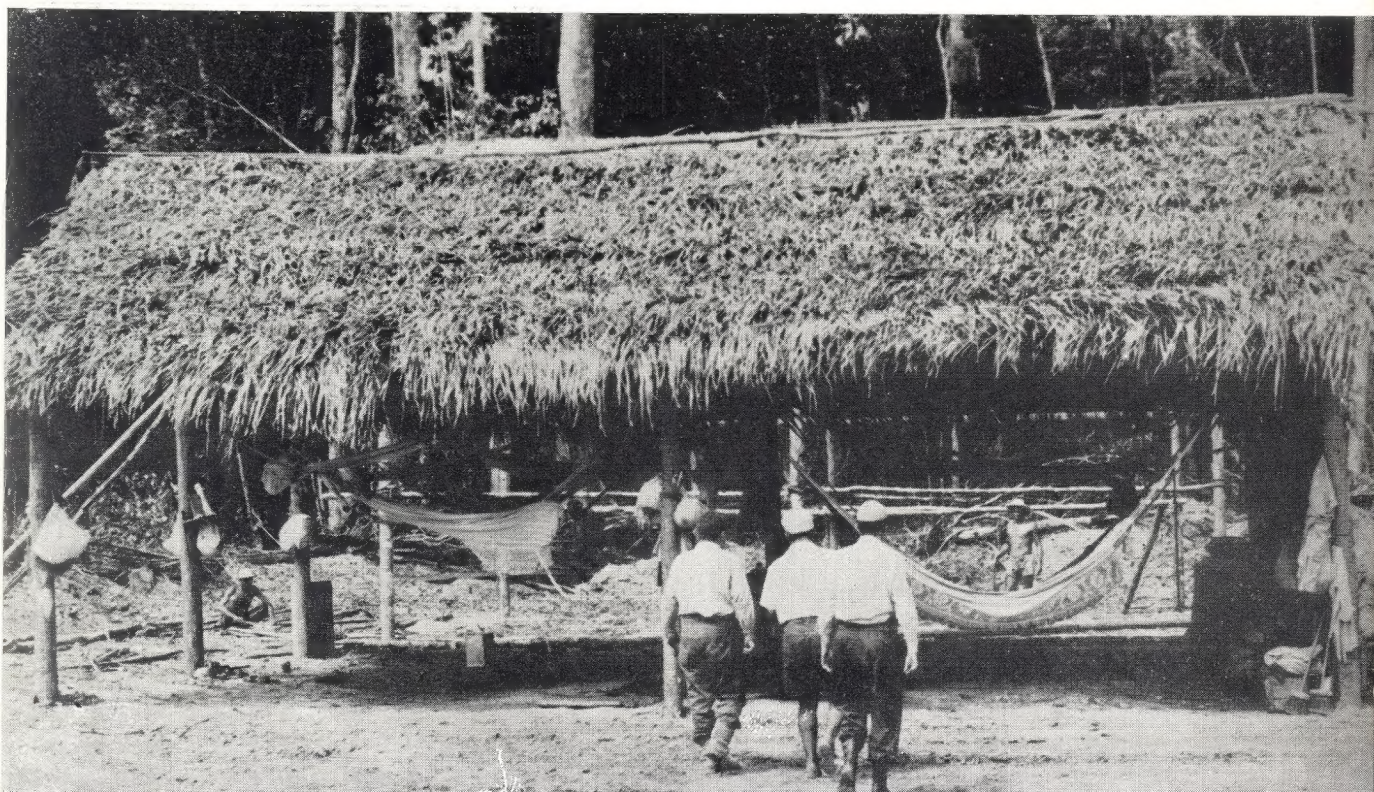
Fortaleza ao Rio de Janeiro pelo litoral;
S. Luís do Maranhão ao Rio de Janeiro;
Belém do Pará ao Rio de Janeiro;
Santarém a Ponta Porã;
Itacoatiara à foz do Rio Apa;
Rio de Janeiro a Pôrto Alegre pelo litoral;
Rio de Janeiro a Pôrto Alegre por cima da serra;
Rio de Janeiro ao Rio Grande;
S. Borja a Guaraim.

Com referência à ligação Belém do Pará-Rio de Janeiro, esclarecia-se: parte fluvial, 307 quilômetros; parte terrestre: já construída, 155 km, a construir, 2 240 km; já contados em outras vias, 916 km (São Luís-Rio). Extensão total da ligação: 3 618 quilômetros.

Plano Rodoviário de 1944

Dez anos depois, em 1944, pelo Decreto n.º 15 093, de 20 de março, era aprovado o Plano Rodoviário Nacional. Nêle, cogita-se, claramente, da interiorização e da ligação Norte-Sul. Das 27 rodovias planeçadas,

Acampamento às margens da Belém-Brasília para trabalhadores e técnicos da Rodobrás.



6 eram longitudinais, 15 transversais e 6 ligando centros urbanos ou estratégicos importantes. Eis as rodovias longitudinais:

- 1 — Getúlio Vargas (Belém-Jaguarão)
- 2 — Panordestina (São Paulo-Salvador)
- 3 — Transnordestina (Fortaleza-Salvador)
- 4 — Transbrasiliana (Belém-Livramento)
- 5 — Amazônica (Santarém-Pôrto D. Carlos)
- 6 — Acreana (Cruzeiro do Sul-Cuiabá)

Planos não faltavam

Por fim, o Plano de Viação Nacional de 1946, em vigor, ainda no setor rodoviário, adctou o Plano Rodoviário de 1944, acrescido de cêrca de 10 000 quilômetros de novas estradas, sem alterar-lhe os fundamentos.

Como se vê, planos não faltavam. E enquanto as idéias de nossos técnicos não se concretizavam, a Amazônia ccontinuuava a viver seu drama de isolamento e penúria.

As metas de JK

Foi então que surgiu o Presidente Juscelino Kubitschek com seu programa de metas. Sentiu de perto o mineiro de Diamantina que a Amazônia não podia continuar a falar sôzinha, embora já a essa altura se tivesse dado início ao plano de obras da Superintendência da Valorização Econômica da Amazônia. Findo o primeiro ano de govêrno, na Mensagem ao Congresso Nacional, em março de 1957, dizia-se: "Quanto aos transportes terrestres, é de salientar, como parte do Plano Rodoviário Nacional, a intensificação dos trabalhos das rodovias de ligação Norte-Sul e Norte-Nordeste ou seja, a de Belém-Anápolis (BR-14), com 1 580 quilômetros, rumo à nova Capital; Belém-Bacabal (BR-22), com 660 quilômetros, rumo a São Luís do Maranhão; e Peritoró-Pôrto Franco (BR-21) com 526 quilômetros, também rumo ao Nordeste. Essas rodovias oferecem, não só interêsse econômico, mas também estratégico. Acha-se o Norte absolutamente isolado do resto do País, por via terrestre, e as graves conseqüências que daí poderão advir já se tornaram patentes por ocasião do último conflito mundial. Serão as novas estradas também de grande valor para o desenvolvimento da colonização, pois as terras devolutas marginais são férteis e adequadas à criação de núcleos coloniais, que atrairão para o Norte as correntes migratórias do Nordeste". Por sua vez, o *Primeiro Plano Quinquenal*, já conceituara a importância da ligação Norte-Sul, ao sentenciar: "Não é aconselhável adiar por mais tempo a consideração de um problema que tem desafiado gerações e preocupado sucessivas administrações". Falava-se, nessa época, na Belém-Anápolis, embora o traçado primitivo da BR-14 se limitasse aos extremos Guamá e Pôrto Franco e se cogitasse do Rio Tocantins

Recomendações do
Primeiro Plano Quinquenal



A estrada
vista de
uma colina.
Sempre
a floresta.

*Todos
os esforços
todos
os sistemas
de tração.
Dorso
humano,
lombo de
animais
de carga,
tratores,
helicópteros.*



Continuidade
rodoviária

como via natural para se articular com o sistema rodoviário sulino. Na oportunidade dos debates sobre o 1.º Plano Quinquenal para a Amazônia, os técnicos fizeram este judicioso comentário ao traçado: "A articulação com o sistema viatório sulino seria através da navegação de pequena cabotagem do Rio Tocantins, o que não seria ainda uma solução definitiva, a não ser com a extensão da rodovia até Anápolis, tanto na diretriz fixada pelo DNER, como através do projeto Jales Machado, proposto como substitutivo daquela no trecho considerado. Para o estabelecimento dessa ligação até Porto Franco, haveria necessidade de abrir na floresta cerca de 500 quilômetros de rodagem, a partir de Guamá, o que não seria, talvez, um despropósito, em face das possibilidades da verba destinada, no período, aos trabalhos da Valorização". (pág. 39, Vol. II)

Realmente, não seria uma solução definitiva. Definitivo seria dar continuidade rodoviária. Aliás, desde 1954 a SPVEA já tomara a si o encargo da construção da rodovia Anápolis-Belém, antecessora da Belém-Brasília. Quando o Presidente Juscelino Kubitschek definiu, por Decreto n.º 43 719, de 10-5-1958, as atribuições da Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (Rodobrás) e, posteriormente, pelo Decreto n.º 43 909, de 16 de junho do mesmo ano aprovou as "Normas Especiais para a Construção da Rodovia Belém-Brasília e de regulamentação das atividades administrativas da Rodobrás", praticamente se iniciava em bases dinâmicas a construção da estrada.

A PARTIR dessas datas, 24 horas de trabalho diário passaram a representar uma constante na construção da rodovia. Relembrando há pouco o que tem sido essa tarefa, o Dr. Waldir Bouhid aludiu a algumas características que valem a pena ser lembradas, para se ter uma idéia, ainda que pálida (porquanto somente os que se embrenharam na selva sentiram ao vivo o que significou de tenacidade e coragem a abertura da Belém-Brasília) de tudo o que até agora se fez.

- A estrada começa e termina em duas regiões climático-botânicas distintas: a região das florestas tropicais e a região das florestas e savanas tropicais;

- Os trabalhos mais árduos se processaram em plena região equatorial, onde as chuvas são torrenciais e freqüentes entre 15 de janeiro e 15 de junho, e ainda assim, apesar da pluviosidade que alcança 2 000 mm, não houve paralisação nos trabalhos;

- Resolveu-se dividir a construção da estrada em três etapas: trechos do Pará, do Maranhão e de Goiás. No mapa incluso, as distâncias nesses trechos, além das principais vilas e povoados, estão assinalados;

- Síntese quilométrica: 500 km no Pará, 260 km no Maranhão e 1 512 km em Goiás.

Características da Belém-Brasília



Entre as dezenas de pontilhões, duas obras de arte se destacam: as pontes sobre o Tocantins, no local denominado Estreito, e sobre o Guamá, a pouca distância de Belém.

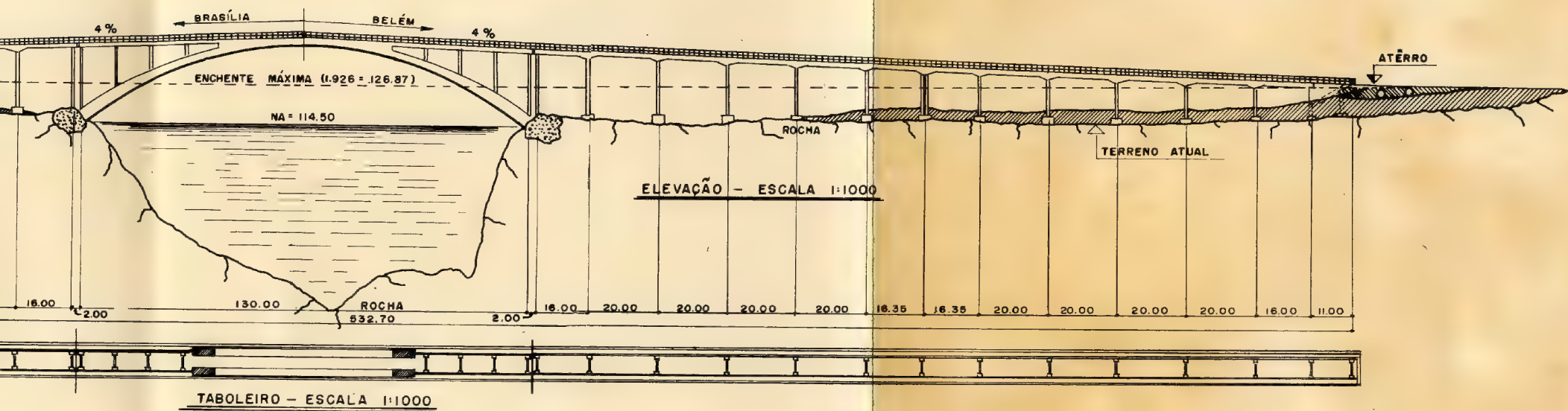
Duas pontes: Guamá e Tocantins

DUAS são as pontes principais que estão sendo construídas na Belém-Brasília, além de inúmeras obras de arte, entre pontilhões e bueiros. A ponte sobre o Rio Guamá, em território paraense, terá 184 m de extensão. A segunda, sobre o Rio Tocantins, no lugar Estreito, limite do Maranhão e Goiás, terá 500 metros de extensão, com um vão livre de 140 metros. Ganharam a concorrência para construí-la as firmas "Sogebrel", para estudo geológico (técnico e científico) constante da sondagem do rio (46 metros de profundidade no canal) e do exame da natureza do terreno; a "Serviço de Engenharia Emílio Boungart Ltda.", para o projeto de construção (que inserimos em anexo) e "Gilberto Rocha Salgueiro" para construção, por administração contratada.

Aviões na floresta

NÃO fôsse a aviação, não se poderia ter construído a Belém-Brasília dentro de prazo tão exíguo, e além disso obedecendo ao critério de acelerar o trabalho em três frentes. Os aviões tornaram possível abrir lazeiras na floresta. Aviões da Rodobrás, aviões particulares e principalmente aviões da Força Aérea Brasileira. (Durante dois meses, um helicóptero da FAB, do uso pessoal do Presidente Juscelino Kubitschek, prestou valiosa colaboração no serviço de ligação e abastecimento das turmas de topografia que se encontravam em plena selva amazônica). Pelo quadro atualizado que divulgamos noutra página, tem-se uma visão nítida do valor dado pela Rodobrás ao transporte aéreo, essencial ao abastecimento dos milhares de homens empenhados nas diversas frentes da rodovia.

Paralelo à aviação, o serviço de rádio informava sobre as ocorrências nos setores de construção da estrada, mantendo também permanente contato com a sede em Belém e com Brasília.



N.B.

- 1ª SECÇÃO DE VASÃO PRIMITIVO
- 2ª SECÇÃO DE VASÃO DA PONTE
- 3ª TREM TIPO (de acôrdo com a revisão do N.B.6) UM ROLO COMPRESSÔR DE 36 t
- 4ª O Perfil está de acôrdo com o que foi fornecido p/ "SOGEBRAL"

ACRÉSCIMO DE DOIS VÃOS DO LADO DE GOIÁS EM 4/8/59
MODIFICADA EM 17/4/59

BERNARDO SAYÃO C. DE ARAÚJO ENGENHEIRO		19 / 8 / 58		ANTE-PROJETO DA PONTE EM CONCRETO ARMADO SÔBRE O RIO TOCANTINS
C.E.R. B. B.		S		
SERVIÇOS DE ENGENHARIA EMILIO BOUMGORT LTDA.		C		
				MODIFICADA EM 17/4/59
				ESCALA 1:1000



Guamá

Tocantins



Campos de Pouso no Percurso da Rodovia Belém-Brasília

(Até 1/12/1959)

NOME	LOCAL	PISTA EM METROS	CAPACIDADE	CONSTRUTOR	JÁ EXISTENTE (De outras entidades)
Juscelino Kubitschek	Km 14 a partir do Guamá	1 200	Douglas e Catalina	Rodobrás	—
Waldir Bouhid	Km 92 a partir do Guamá	1 100	Douglas e Catalina	Rodobrás	—
—	Km 163 a partir do Guamá	1 100	Douglas	Rodobrás	—
Ligação	Km 305 a partir do Guamá	1 500	Douglas	Rodobrás	—
Cel. Lino Teixeira (Açailândia)	Km 75 de Imperatriz para o Norte	1 200	Douglas e Catalina	Rodobrás	—
—	Imperatriz	1 200	Douglas e Catalina	—	Sim
—	Pôrto Franco	1 200	Douglas e Catalina	—	Sim
—	Estreito	1 200	Douglas e Catalina	Rodobrás	—
—	Guará	1 200	Douglas e Catalina	Rodobrás	—
—	Cercadinho	1 860	Douglas e Catalina	Rodobrás	—
—	Gurupi	1 650	Douglas e Catalina	Rodobrás	—
—	Cana Brava	550	Cessna	Rodobrás	—
—	Porangatu	—	Douglas	—	Sim
—	Amaro Leite	—	Douglas	—	Sim
—	Ceres	—	Douglas	—	Sim
—	Puruaçu	—	Douglas	—	Sim
—	Jaraguá	—	Douglas	—	Sim
—	Anápolis	—	Douglas	—	Sim
—	Brasília	—	Douglas	—	Sim



Campo de pouso — lareira aberta na floresta, ao lado da rodovia.

Custo da Belém-Brasília

QUAL o preço da Belém-Brasília?

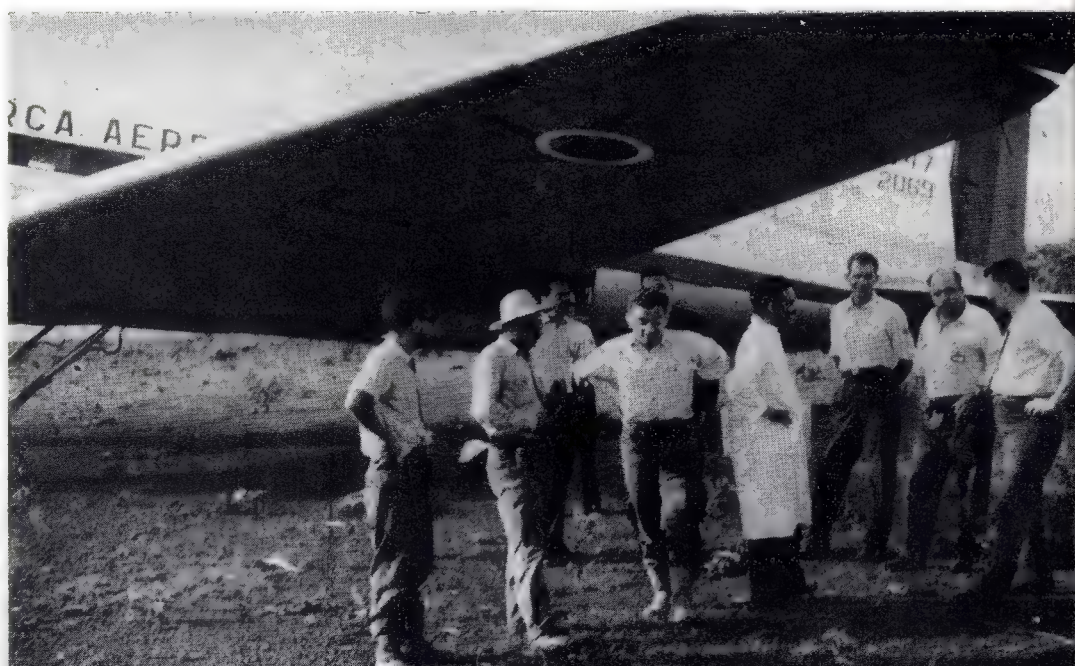
Poucas obras, ousamos afirmar, têm seu preço de custo reduzido ao mínimo, se considerarmos os resultados que a Belém-Brasília irá trazer para um *hinterland* até há pouco inteiramente desconhecido. São obras de que se pode dizer: seu custo não se mede com a moeda do presente. Vale portanto muito mais do que os Cr\$ 2 780 750 000 em que foi orçada, segundo Exposição encaminhada ao Presidente Juscelino Kubitschek e aprovada sem restrições:

1 — Construções

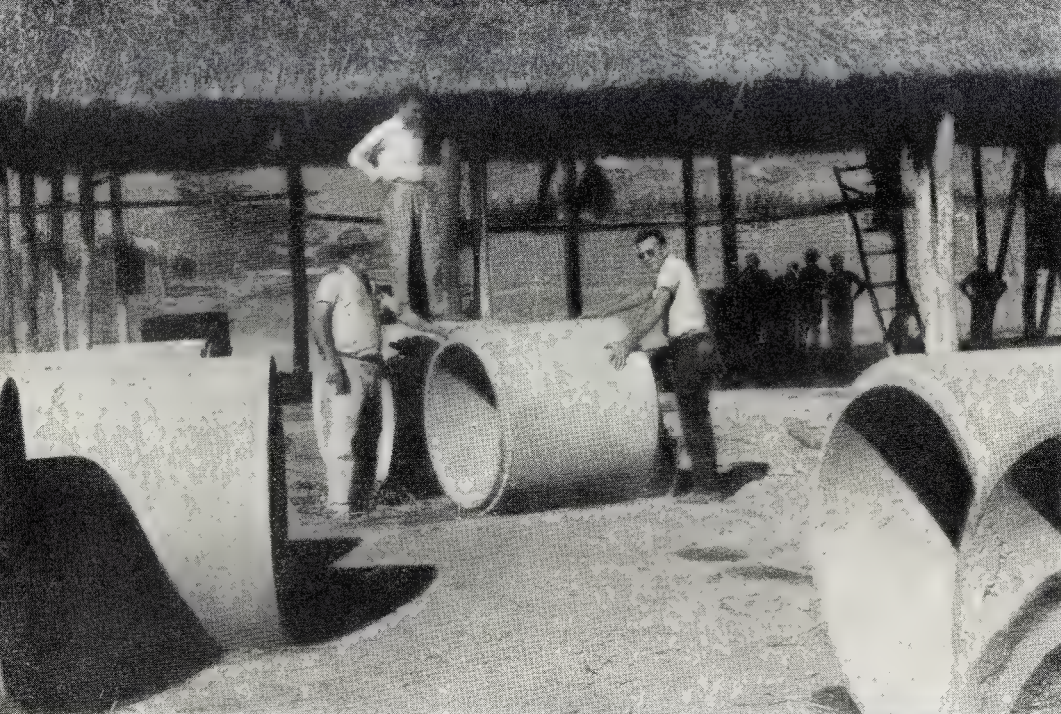
a) No Estado do Pará	278 km
b) No Estado do Maranhão	250 km
c) No Estado de Goiás	516 km
	1 044 km

Estimativa do Custo:

1 044 km x Cr\$ 1 000 000 Cr\$ 1 044 000 000



Valiosa a contribuição da FAB na construção da Belém-Brasília.



Técnicos e trabalhadores braçais no preparo de bueiros ao longo da rodovia.

2 — Acabamento

a) No Estado de Goiás	300 km
b) No Estado do Pará	90 km
	390 km

Estimativa do custo:

390 km x Cr\$ 200 000	Cr\$ 78 000 000
-----------------------------	-----------------

3 — Pavimentação

- a) No Estado do Pará:
Santa Maria-São Miguel — Campo Presidente Juscelino Kubitschek
— (km 165) 200 km.

Estimativa do custo:

200 km x Cr\$ 750 000	Cr\$ 150 000 000
-----------------------------	------------------

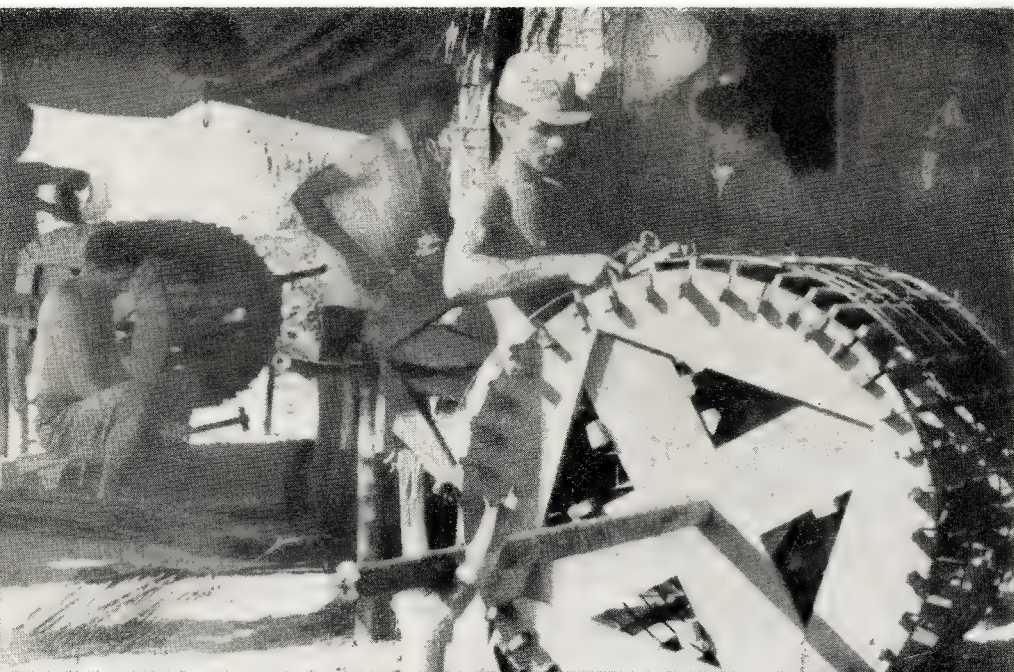
4 — Obras de Arte de Vulto

- a) Ponte de concreto armado sobre o Rio Guamá, em São Miguel do Guamá.

Estimativa do custo:

135 m x Cr\$ 250 000	Cr\$ 33 750 000
----------------------------	-----------------

Mão-de-obra flutuante: geralmente jovens. Até mulheres britaram pedras.





Não é obra
inflacionária

b) Ponte de concreto armado sôbre Rio Tocantins, em Estreito.
Comprimento total de 500 m
Estimativa do custo:
500 m x Cr\$ 250 000 Cr\$ 125 000 000

5 — Custo do Equipamento Importado

a) Pagamento de equipamento e implementos de construção importados dos Estados Unidos:

US\$ 2 500 000 x Cr\$ 100 00 Cr\$ 250 000 000

Médio do custo do quilômetro estrada construído — Cr\$ 1 000 000

Dotações da SPVEA empregadas, de 1954 a 1959,
na construção da rodovia 970 000 000

Dotação prevista até 21 de abril de 1960 1 810 750 000

TOTAL 2 780 750 000

Importância que, fazendo parte da dotação orçamentária vinculada à SPVEA, teria de ser aplicada, e me'hor destino não se encontraria, em se considerando a função colonizadora que está reservada à rodovia Belém-Brasília. E se acaso apontam-se raras acusações, firmadas em pífios conceitos financeiros, pelos quais se diz que a Belém-Brasília ou é obra inflacionária ou estimula a inflação, como dar crédito a êsse raciocínio, se o conceito de firmeza e estabilidade da moeda está na razão direta das possibilidades de desenvolvimento e produção? Por que dizer da Transbrasiliana que vem concorrer para a inflação, se, em última análise, uma obra reprodutiva é, por sua natureza, antiinflacionária? “Em matéria de transportes — afirmava com razão o ex-Presidente Washington Luís — tôdas as despesas são apenas adiantamentos que se reembolsam de mil maneiras; todos os sacrifícios atuais são apenas aparentes, porque contêm remunerações futuras”.

Depoimentos

NO conjunto de pronunciamentos, de depoimentos pessoais sôbre a Transbrasiliana, insuspeitas referências merecem sejam aqui recolhidas. De Brasília, conhece-se bem a expressão feliz de D. Carlos Carmelo de Vasconcelos Mota, Cardeal de São Paulo, que, por ocasião da primeira Missa na nova Capital, vaticinou: “Brasília é o trampolim para a conquista da Amazônia”.

Maurício Vaitsman, conhecido jornalista, numa série de reportagens divulgadas no “Diário da Noite” do Rio, discorreu sôbre o épico e o pitoresco da construção. E a certa altura registrou: “Confirma-se o aforismo — *abrir estradas é por si só colonizar* — no empreendimento do Governo do Presidente Juscelino Kubitschek. Por tôda parte onde passa a nova estrada estão surgindo povoados, cujos habitantes se dedicam à lavoura e ao comércio, de maneira a mais promissora. Exemp'lo dêsse progresso extraordinário, puderam observar o coronel-aviador Lino Romualdo Teixeira e sua comitiva, numa localidade que surgiu a mais de setecentos quilômetros de Brasília e que os goianos batizaram com a denominação de Gurupi, a mesma de um grande rio e de uma serra do sul do Maranhão. A localidade já conta com uma população de cerca de 8 000 almas e a sua produção de arroz entrou êste ano no mercado de Goiás com nada menos de 60 000 sacas”.

Em “O Globo”, Alberto Homsí, numa pitoresca reportagem, quando da viagem de inspeção do Presidente Juscelino Kubitschek à rodovia, não deixou passar despercebido o que viu de bordo de 2 041 da FAB: “Brasília foi o ponto do qual nos lançamos em direção à Amazônia. Dois mil e trezentos quilômetros medirá a estrada. Sobrevoamos os primeiros 800 quilômetros até Gurupi. Estrada boa, encaixilhada e já com um tráfego regular. Se a estrada, pelo menos até ali, é econômica ou não, os técnicos que o digam. O que podemos informar é que vimos às suas margens mais de cinquenta povoações e grandes áreas já desmatadas e com florescente lavoura. Tais lugarejos, bem como inúmeros campos de pouso por nós assinalados, não constam ainda dos mapas. Gurupi, por



Onde pode trafegar
qualquer Cadillac

Belém, São
Paulo do Norte

Espinha dorsal
do Sertão

Aqui está um pioneiro:
Eng.^o Bernardo Sayão.



exemplo, hoje uma cidadezinha com seis mil habitantes, nasceu há dois anos, com a construção da estrada. A região produzia cerca de cinco mil sacos de arroz, que eram vendidos a 20 cruzeiros o saco e levados através de picadas, em lombo de burro, até Anápolis, onde chegavam vinte dias depois. Este ano a produção atinge 60 mil sacos, que são vendidos a 600 cruzeiros por unidade, e vinte horas depois estão em Anápolis. O mesmo crescimento de produção está-se verificando ao longo da estrada, por onde pode trafegar, sem constrangimento, qualquer Cadillac”.

Arlindo Silva, da revista “O Cruzeiro”, depois de informar que 24 horas representavam o dia de trabalho no Guamá (“Duas dezenas de máquinas gigantescas roncavam dentro da selva, numa metálica sinfonia de progresso”), que de 100 a 100 quilômetros “há uma clareira simétrica na floresta: um campo de pouso”, acrescentou: “Por trás desta usina renovadora está um homem à frente de uma instituição incumbida de promover a redenção da Amazônia: o Dr. Waldir Bouhid, superintendente da SPVEA, responsável pelo financiamento das obras que estão sacudindo a Amazônia do seu berço esplêndido. Podem todos os brasileiros estar certos: Belém do Pará está fadada a ser dentro de algum tempo a São Paulo do Norte, e ninguém poderá mais desviá-la do seu destino histórico”.

A revista “Time”, que se edita nos Estados Unidos, sob o título “Espinha Dorsal para o Sertão”, já opinou sobre a rodovia, afirmando: “Velho sonho dos brasileiros e parte integrante da larga visão do Presidente Kubitschek — a penetração do interior — a BR-14 abrirá ao aproveitamento útil uma área superior a 1 867 000 milhas quadradas no vasto e até aqui inacessível platô da bacia amazônica. A rodovia possibilitará o acesso de máquinas que irão colher os imensos tesouros do subsolo brasileiro (esmeraldas, ouro, quartzo, níquel) tornando habitável uma região apenas conhecida de exploradores audazes e de tribos indígenas. Dará meios de transporte aos produtos do campo, fazendo com que, pela primeira vez, os 90 milhões de cabeças de gado brasileiro (rebanho maior do que o da Argentina e Uruguai reunidos) se torne um produto de principal exportação”.

Mais recentes, as observações de Antônio Calado, do “Correio da Manhã”, dão a uma possível viagem pela Belém-Brasília uma característica própria, de sabor turístico: “Uma fita clara e reta de estrada já cruza neste momento todo o centro do Brasil e a selva amazônica, uma fita de mais de dois mil quilômetros. Um brasileiro já pode (em teoria senão na prática, pois há muita limpeza e pavimentação a fazer) ir de um a outro extremo de sua terra: de Bagé a Belém, de um copo de vinho tinto a um copo de açaí, de um churrasco de terreiro a uma tartaruga ao tucupi. Um viajão”. E mais: “O que a Rodobrás (ramo da Superintendência da Valorização Econômica da Amazônia, que cuida da estrada) está fazendo, nas palavras do discutido, acusado, mas inegavelmente dinâmico Sr. Waldir Bouhid, é aplicar “um programa de doação de terras ao longo do tronco e dos ramos da BR-14, à base de produção previamente estipulada e em tempo determinado, com reserva de propriedade das terras enquanto os compromissos não forem cumpridos, para atrair homens ativos e suas famílias para se fixarem nas zonas mais férteis beneficiadas pelo sistema”.

Ainda do “Correio da Manhã”, numa linguagem de ensaísta cioso das conclusões, M. Paulo Filho escreveu: “Tive a oportunidade de contemplar de perto a obra ciclópica (rodovia Belém-Brasília). Sem vê-la não se tem uma idéia do que seja. É um esforço quase sobre-humano. Para julgá-lo, levando em conta apenas as despesas inevitáveis, seria um erro de psicologia. Disse o Ministro da Fazenda que nessa Rodovia poderia encontrar-se a melhor aplicação de recursos do Plano de Valorização da Amazônia. E o Superintendente dêse Plano, que o executa, afirmou, com inteira razão, que a “vinculação terrestre da Amazônia com o Brasil Central, como agora se projeta, comunicando o seu vasto sistema fluvial aos demais sistemas rodoviários do Nordeste e Sul do País, está para o desenvolvimento regional como esteve, no passado, a abertura dos portos à livre navegação”.

Outro depoimento franco, da reportagem do “O Estado de S. Paulo”, diz do entusiasmo e da receptividade em relação à obra: “Os homens que estão rasgando a Brasília-Belém, desde os engenheiros da Rodobrás, passando pelos pilotos e sargentos da FAB, até os caboclos que empunham o

3000 homens, 385 máquinas, durante 24 horas por dia



machado e a picareta, são muito jovens. Seu entusiasmo pela obra que estão realizando é visível: não medem sacrifícios nem esforços para vê-la concluída o mais rapidamente possível. Todos acreditam que a estrada será terminada dentro dos prazos fixados e que trará frutos para a economia de toda a região centro-norte. Reina entre os construtores, assim como nas populações vizinhas, de Brasília e Anápolis, até a capital paraense, um exaltado espírito pioneiro. Mesmo os mais lúcidos e comedidos recusam-se a descrever no futuro da estrada. Acreditam que o grande tronco da Belém-Brasília fará nascer logo rodovias laterais (afluentes), que o ligarão a cidades importantes e centros produtores, criando riquezas, desenvolvendo povoados e vilas que sustentarão a própria estrada”.

Na verdade, entre o velho sonho transbrasiliano e a realidade de hoje, entre a sonhada ligação Norte-Sul e a sua concretização em mais de dois mil quilômetros rasgando em cheio a floresta amazônica, as palavras de reprovação estão reduzidas a silêncio. “Era preciso que alguém quisesse”, disse o “mateiro” Benjamin Rondon. E todos sabem que o Brasil encontrou esse alguém e mais alguém que o acompanhasse e sentisse, como visionário, que não se está construindo para um quinquênio ou um decênio, mas para a História — para a vida inteira.

Respondendo a uma série de perguntas sobre a Belém-Brasília, o Sr. Waldir Bouhid teve oportunidade de esclarecer alguns aspectos referentes aos transportes, à segurança dos viajantes, à conservação da estrada, à colonização. Em síntese, eis o que informou o Presidente da Rodobrás :

- Após a inauguração da estrada, poderá ser feita a viagem pela Transbrasiliana, “com certeza, no princípio, de jipe, camioneta apropriada, caçamba, caminhão e automóvel. Onde vai o caminhão vai o ônibus”.

- Há vários tipos de terras ao longo da estrada. Para uma agricultura especializada e desenvolvida, basta que alguém venha a investir capitais, investimentos que a terra retribuirá largamente. Tudo o que o Pará e as zonas sertanejas de Goiás e Maranhão produzem será produzido em maior escala. Agricultura de rápido ciclo: cereais, legumes e frutas. Agricultura de ciclo longo: borracha, cacau, dendê, café e outras culturas.

- Enquanto as margens da Belém-Brasília não estiverem colonizadas, está prevista a construção de pontos de abastecimento, à proporção que as máquinas avançam no serviço de construção e consolidação da estrada. Os mesmos pontos de apoio para abastecimento das máquinas ficarão para o abastecimento de transportes, em número necessário.

- Também não correrá perigo a segurança pessoal dos viajantes. À proporção que a estrada avança, a colonização avança, naturalmente. De 150 em 150 quilômetros de distância a Rodobrás pretende instalar pontos de pouso ou de repouso para os viajantes, em pequenas estalagens. Que os interessados apresentem suas propostas.

- Somente índios pacíficos foram encontrados, no limite entre o Pará e o Maranhão, no quilômetro 342, aproximadamente, a partir do Guamá. Suas malocas estão distantes dali. Iam à caça. Não hostilizaram nem foram hostilizados. Embora tivessem recusado as roupas que lhes foram oferecidas, aceitaram comidas e objetos de trabalho.

- A conservação da estrada será feita, a princípio, pela Rodobrás. A seguir, por quem designar o Governo Federal ou os próprios Estados interessados no desenvolvimento econômico da região.

- A propósito do povoamento e da colonização da BR-14, pelo Decreto n.º 45 771, de 9 de abril de 1959, atribui-se ao Ministério da Guerra a ocupação e a coordenação de medidas e providências relacionadas com o povoamento, no trecho entre as localidades de Guamá (Pará) e Gurupi (Maranhão), ambas exclusivas. De fato, razões relevantes levaram o Governo Federal a entregar ao Ministério da Guerra (Serviço de Engenharia do Exército) a missão realmente nobre de zelar por obra destinada a gerações. Em notícia sobre importante decisão do Executivo, o “Diário de Notícias” da Capital Federal enumerou os motivos da decisão do Executivo, salientando: “a experiência já adquirida pelo Exército na ocupação de trechos da fronteira amazônica e a semelhança desta com aquele trecho de estrada pouco humanizado e atravessando uma



Trecho asfaltado da Belém - Brasília. Cidades nascem à margem da estrada.

O Exército e a Transbrasiliana



Outras rodovias
da Amazônia

grande extensão de floresta; a conveniência de realizar um povoamento ordenado e racional que garantisse, inclusive, a manutenção do tráfego pela estrada; a necessidade de preservar de devastação o valioso patrimônio que constituem a flora e a fauna amazônica; o ponto crítico de importância militar que será a ponte sobre o Rio Tocantins e a preocupação de resguardar, para o Ministério da Guerra, áreas destinadas à instalação de depósitos e outras organizações militares, sempre distantes de centros povoados”.

Nessa missão, o Estado-Maior do Exército sentiu a necessidade de receber a colaboração do Ministério da Aeronáutica e de outros órgãos da administração civil, a exemplo do Instituto Nacional de Imigração e Colonização, o Serviço de Proteção aos Índios, o Instituto Agrônomo do Norte, o Serviço Especial de Saúde Pública, o Departamento Nacional de Endemias Rurais, o Patrimônio da União e o Ministério da Educação e Cultura. Militares e civis, juntos, sob a assistência financeira da SPVEA, nos termos do Art. 4.º do referido decreto, estão cuidando de apresentar soluções para os problemas de povoamento e colonização, inclusive o que merece referência especial — a permanência da floresta, a luta contra a devastação, o desmatamento.

Sabemos como se transforma este País num deserto. Diante da mata, o machado decepa-lhe os troncos e as frondes. Nos velhos moldes indígenas, amontoados, os troncos se prestam à coivara. Entra a seguir o fogo em ação. E depois, com a ilusória impressão de que as cinzas irão dar à terra vitalidade permanente, semeia-se.

A manutenção da riqueza florestal está no programa de colonização da SPVEA. No ano passado foi iniciado o levantamento florestal e pedológico do eixo da rodovia Belém-Anápolis, constando de interpretação de fotografias aéreas e preparo de mapas planimétricos, antes do lançamento das turmas de campo. Técnicos e especialistas da FAO (Food Agricultural Organization, organismo das Nações Unidas) estão à frente desse trabalho, que não se restringe à Belém-Brasília, mas a outras áreas da Amazônia.

Além de Transbrasiliana

MAS, no setor de transportes, se a Belém-Brasília é a meta principal, isso não quer dizer que os demais trechos rodoviários da Amazônia fôssem descurados. Em 1953, a SPVEA despendeu Cr\$ 87 837 710,00 nesse setor, concentrando-se a maior parte desses recursos na rodovia São Luís-Belém. A propósito, quando de certa opinião em favor desta rodovia e não da Belém-Brasília, pela importância econômica para os Estados do Pará e do Maranhão, o Dr. Waldir Bouhid teve estas palavras de acertada visão administrativa: “A Belém-São Luís não teria utilidade prática mais imediata para o Pará e Maranhão. O caminho de Pedro Teixeira foi uma estrada de bandeirante. Recurso de comunicação rápida entre duas praças de guerra: Belém e São Luís. Belém entregue a Caldeira de Castelo Branco e São Luís a Jerônimo de Albuquerque. Atravessa uma zona alagadiça. A nova estrada direta Belém-São Luís não paralisou os seus serviços. Mas a Belém-Brasília é uma estrada com finalidade econômica. Tem de pôr em comunicação o sertão maranhense, em pleno desenvolvimento, com o Pará, à procura desse desenvolvimento. E o encontro do Pará com o Maranhão será justamente em Imperatriz, que é o coração do sertão maranhense. Do sertão é levado para São Luís o volume total da produção agrícola do Maranhão”.

Outras rodovias em andamento: a BR-17, trecho Boa Vista-Caracará, beneficiada com a importância de Cr\$ 15 000 000; a BR-15, ligando Macapá, Clevelândia, Oiapoque, sob a responsabilidade do governo do Amapá.

Para 1960, o Orçamento da União (setor rodoviário), consigna Cr\$ 1 384 300 000, dos quais serão destinados Cr\$ 1 086 020 200 à Belém-Brasília, nos seguintes trechos: Porangatu-Pôrto Franco (Cr\$ 150 000 000), Pôrto Franco-Fronteira Paraense (Cr\$ 61 020 200), Fronteira Maranhense-Guamá (Cr\$ 95 000 000) e Cr\$ 780 000 000 com a seguinte indicação: “Prosseguimento dos trabalhos de construção da rodovia Belém-Brasília (BR-14), inclusive amortização da operação de crédito anteriormente realizada e utilizada na aquisição de maquinaria indispensável ao referido empreendimento”.



Símbolo do Brasil novo: Palácio da Alvorada, em Brasília.

Exposição de uma das metas presidenciais no aeroporto Santos Dumont: a rodovia Belém-Brasília.

De resto, numa síntese do programa rodoviário para 1960, a SPVEA assim distribuirá as dotações:

	Cr\$
Acre	69 000 000
Amapá	14 500 000
Amazonas	15 000 000
Goiás	196 000 000
Maranhão	113 800 000
Mato Grosso	60 000 000
Pará	101 000 000
Rio Branco	22 000 000
Rondônia	28 000 000
Diversos (BR-14 e rodovia Jacaré-Acangá-Cachimbo)	785 000 000

SE os rios são a via natural da Amazônia e a ferrovia serve os 294 quilômetros da Estrada de Ferro de Bragança, como principal fornecedora de gêneros para a capital paraense, ("a zona Bragantina é a despensa de Belém" definiu Edison Carneiro), vale referir alguns dados sobre a participação da SPVEA no desenvolvimento dos transportes fluvial e ferroviário.

Prossegue a renovação da frota dos Serviços de Navegação da Amazônia e Administração do Pôrto do Pará (SNAPP). Em 1959, foram incorporados à sua frota dois navios salineiros de 700 toneladas. Além disso, várias empresas fluviais participaram da dotação orçamentária de 1959. Para 1960, a rubrica Transporte Fluvial conta com Cr\$ 71 825 000, cabendo Cr\$ 50 000 000 aos SNAPP (a mesma do ano anterior) e o restante ao Acre (Cr\$ 1 000 000); Amapá (Cr\$ 4 500 000), Maranhão (Cr\$ 500 000), Rio Branco (Cr\$ 2 825 000), Pará (Cr\$ 5 000 000) e Rondônia (Cr\$ 8 000 000).

No setor de transporte ferroviário, cerca de Cr\$ 8 000 000 se destinarão aos trabalhos de extensão das linhas da Estrada de Ferro de Bragança ao cais de Belém, inclusive desapropriações, indenizações e construção da estação em terrenos dos SNAPP; Cr\$ 2 000 000 se destinarão à melhoria da Estrada de Ferro Tocantins.

Por fim, ainda no setor transporte, Cr\$ 71 500 000 se destinarão em 1960 à construção, melhoramento e ampliação de campos de pouso em toda a Amazônia, assim discriminados:

	Cr\$
Acre	7 000 000
Amapá	4 650 000
Amazonas	20 000 000
Goiás	1 000 000
Maranhão	1 000 000
Mato Grosso	4 500 000
Pará	6 850 000
Rio Branco	6 500 000
Plano Aeronáutico destinado às rotas da região amazônica	20 000 000

Suplementando estas informações, podemos acrescentar que em 1959 a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica (COMARA), recebeu Cr\$ 12 000 000, empregados deste modo: Belém, Cr\$ 2 750 000; Bela Vista, Cr\$ 2 750 000; Itacoatiara, Cr\$ 2 750 000 e Barra do Corda, Cr\$ 3 750 000.

Resumindo estas considerações sobre Transportes e Comunicações na Amazônia, informamos que, se no Orçamento da União para 1959 a quantia fixada era de Cr\$ 994 964 000, registrou-se, contudo, após a triagem prioritária, uma redução para Cr\$ 567 149 000. No Orçamento para 1960, essa mesma rubrica monta a Cr\$ 1 700 725 000, distribuídos deste modo:



"Era preciso
que alguém
quisesse"

	Cr\$
Transporte fluvial	71 825 000
Transporte rodoviário	1 384 300 000
Transporte ferroviário	10 000 000
Transporte aéreo	71 500 000
Portos, Rios e Canais	158 800 000
Comunicações Postais-Telegráficas	4 300 000

Presidente
Juscelino
Kubitschek
e Dr. Waldir
Bouhid,
construtores
da Belém-
Brasília.





QUE existe a'go de novo na fisionomia de Belém, ninguém pode negar. Sente-se e pressente-se um estado de expectativa em relação ao que está para vir. Até mesmo a velha política de campanário, tão acesa em terras provincianas, está reduzida a raras diatribes de repercussão restrita. Embora combatida como toda grande obra, a Be'ém-Brasília é uma indiscutível realidade. A SPVEA, outro órgão a servir de pára-raios de tantas referências anônimas e anômalas, é um dos pontos de apoio da recuperação amazônica. E Belém do Pará que fale por si mesma do progresso que a SPVEA trouxe para a Amazônia. Belém do Pará e também Manaus, afirmam alguns viajantes.

Na verdade, a mudança do grande Vale se processa, agora não em termos da monocultura empíricamente cultivada, mas de uma industrialização que

se firma no aproveitamento dos recursos naturais. E a SPVEA é o centro dinamizador de toda a economia regional.

Um dado que julgamos da maior importância basta para definir o desenvolvimento da região amazônica. Diz respeito à arrecadação do imposto de renda.

Considerando-se 1953 o sexto ano de aplicação do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, percebe-se que os efeitos da política de investimento estatal se mostram sensíveis e começam a surgir como fatores potenciais na riqueza do Vale.

Em 1953, ano inicial da SPVEA, apenas 3 553 pessoas físicas apresentaram declarações de imposto de renda; em 1958, 4 478 declarantes se apresentaram à repartição competente. Em 1953, 3 370 pessoas jurídicas contribuíram com Cr\$ 72 995 000, e em 1958



esses totais subiram para 3 512 e Cr\$ 212 543 000. As importâncias das declarações de pessoas físicas se elevaram de Cr\$ 39 400 000 em 1953 para Cr\$ 125 121 000 em 1958. Como se vê, houve um aumento de 317% e 290%, respectivamente, nas contribuições de pessoas físicas e pessoas jurídicas ao imposto de renda. Observe-se ainda a ressalva: não foram computados os dados de outras áreas amazônicas de Mato Grosso, Goiás e Maranhão, por impossibilidade de coleta.

De fato, se tal aconteceu e tende a se ampliar, deve-se exclusivamente à presença da SPVEA nos diversos setores da vida econômica da Amazônia, a começar pela alimentação.

Alimentação e Colonização

BEM conhecida é a situação alimentar da área amazônica. Situação que se reflete sobre o próprio aspecto colonizador, a ponto de um especialista na matéria, com a autoridade que lhe deu renome universal, o Prof. Josué de Castro, afirmar categoricamente: "Sem alimentação suficiente e correta a Amazônia será sempre um deserto demográfico. Sem um plano de povoamento racional e de fixação colonizadora do elemento humano à terra, nunca se poderá melhorar os recursos da alimentação da região. (*Geografia da Fome*, pág. 87, 6.^a ed.)

É certo que está na agricultura o centro principal da renovação de hábitos alimentares; de enriqueci-



A velha Belém: o Mercado do Ver-o-Pêso.

mento dêesses hábitos, diga-se melhor. E mais: tornar possível a objetivação dos três pontos essenciais para uma política racional de produção agrícola, nos termos do Primeiro Plano Quinquenal: a) alcançar a auto-suficiência alimentar da Amazônia; b) desenvolver a produção agrícola de matérias-primas necessárias à economia regional e nacional; c) desenvolver a produção de gêneros que realizem na região condições ótimas, visando a alcançar saldos exportáveis como meio de obter recursos financeiros para ampliar o desenvolvimento da região.

Nesse sentido, a ação da SPVEA se tem desenvolvido através de seis setores: Estudos e Pesquisas, Colonização, Produção Vegetal, Produção Animal, Defesa Sanitária Vegetal e Defesa Sanitária Animal.

Com o Instituto Agrônomo do Norte, um convênio estabelece a manutenção de uma rede de Estações Experimentais em toda a Amazônia, com o fim de se tomar conhecimento da ecologia das plantas de valor econômico para cada zona da planície, tais as diversidades de clima e solo.

Nesse item, prosseguem as dotações orçamentárias conferindo a 1960 o total a ser aplicado no montante de Cr\$ 32 500 000, distribuídos às seguintes unidades:

	Cr\$
Acre	2 000 000
Amapá	2 000 000
Amazonas	18 000 000
Maranhão	2 000 000
Pará	2 000 000
Rio Branco	2 000 000
Diversos	4 500 000

Ainda nesse setor, em 1959, de acordo com o Instituto Agrônomo do Norte, foi aplicada a importância de Cr\$ 5 000 000 para a produção de sementes de arroz, juta e dendê, para serem distribuídas aos lavradores regionais. Dentre os resultados obtidos, basta dizer que somente o Instituto Agrônomo do Norte distribuiu cerca de 250 toneladas de arroz, 170 toneladas de juta e 200 000 mudas de dendê. Resultado que se espera alcançar este ano: um aumento na produção de arroz e de juta superior a 30%.

Quanto à Colonização, a SPVEA dispõe de dois núcleos coloniais importantes: o Núcleo Colonial do Guamá, em Belém, e o Núcleo Colonial de Bela Vista,

em Manaus. O primeiro vem concorrendo substancialmente para o abastecimento da capital paraense.

Cr\$ 96 532 000, eis a dotação destinada às diversas colônias agrícolas inclusive para aquisição de novas terras:

Acre

	Cr\$
(Colônias agrícolas em Rio Branco, Xapuri, Brasiléia, Sena Madureira, Feijó, Tarauacá e Cruzeiro do Sul; e compra de terras)	13 642 000

Amapá

(Colônias agrícolas em Matapi, Oiapoque, Mazagão e Núcleos Coloniais do Jari, Calçoene, Maracoari, Cassiporé, Ferreira Gomes e Santo Antônio da Pedreira; Colônia de penetração no Oiapoque; Instalação do Núcleo Colonial do Cachorrinho)	12 000 000
Amazonas	18 500 000
Maranhão	6 000 000
Mato Grosso	6 000 000
Pará	19 500 000
Rio Branco	7 900 000
Rondônia	12 000 000
Diversos	1 000 000

Tais serviços estão exigindo a adoção de métodos novos de cultivo. E nesse sentido a SPVEA, em 1959, importou 35 tratores "Shepard Diesel", que se destinaram à venda a longo prazo aos agricultores e criadores regionais. Para 1960 a dotação total na rubrica Mecanização da lavoura importa em Cr\$ 44 274 000.

Condensando a aplicação de verbas no setor da Produção Vegetal, a SPVEA, em 1960, programou para despender as seguintes importâncias: Estudos e Pesquisas — Cr\$ 32 500 000; Colonização — Cr\$ 96 542 000; Mecanização da Lavoura — Cr\$ 44 274 000; Armazenamento de produtos agrícolas — Cr\$ 2 500 000; Sementes e Mudas — Cr\$ 22 178 000; heveicultura — Cr\$ 38 700 000; Outras culturas — Cr\$ 123 152 000.

De resto, colonização e nutrição se entrosam, e apenas obedecem a uma classificação orçamentária a especificação acima, quando, analisadas de per si, outra poderia ser a classificação.



"Sem alimentação suficiente e corrupta a Ama-
zônia será sempre um deserto demográfico."
(João de Castro)





Colonos japoneses chegam do Japão.

A Amazônia era só borracha

PORQUE é, realmente, no setor dos investimentos, das concessões de crédito, que a SPVEA se tem revelado indispensável ao aceleração da redescoberta da Amazônia.

Nunca é ocioso lembrar que, mesmo antes da SPVEA, a Lei n.º 1 184, de 30 de agosto de 1950, instituiu o Fundo de Fomento à Produção, no Banco de Crédito da Amazônia, constante do depósito de 10% das dotações orçamentárias da União, asseguradas pelo Art. 199 da Constituição Federal.

Este programa de aplicação de capitais, essa preocupação em investir maciçamente, faz lembrar uma época em que, ausente o Estado da participação nos negócios, à iniciativa particular cabia a responsabilidade pelo desenvolvimento regional. Observaram alguns estudiosos que toda a riqueza acumulada por ocasião do boom da borracha, não teve destinos de reinversão sãbiamente aplicada. Agnello Bittencourt, no estudo *Navegação do Amazonas & Portos da Amazônia* (Coleção Araújo Lima — SPVEA, n.º 8) — coleção, diga-se de passagem, que vem merecendo de Clóvis Barbosa uma dedicação especial, enriquecendo-a sempre de bons estudos, de excelentes artigos agora reintegrados à bibliografia da Amazônia — Agnello Bittencourt, dizíamos, informou a propósito de capitais que não se fixaram na terra: “Em tempo de alta, os impostos desse artigo (borracha), que chegou a merecer o nome de ouro negro, eram escorchantes. Chegaram a atingir 33% nas diversas formas de tributação baixando depois para 22% ponto em que se manteve por alguns anos. Mesmo assim, nesse assalto dos poderes públicos à bolsa particular,

muitas fortunas se fizeram nas duas capitais. Quase todas, porém, não ficaram na terra, não foram invertidas em aparelhamentos reprodutivos, capazes de equilibrar mais tarde, a vida econômica e financeira da Planície”. (pág. 29)

Isto de malbaratar capitais, desviá-los para outras regiões, refletia um estado de espírito bem compreensível: a Amazônia era só borracha. Por outro lado, esse mau vêzo não se encontra hoje noutras regiões de intensiva monocultura, a exemplo dos industriais da zona açucareira nordestina, cujo capital sentem eles ser melhor empregado plantando arranha-céus na paisagem carioca? E não é sintomático admitir a possibilidade de uma reviravolta para a economia nordestina, tomando por base os planos de investimentos configurados na Operação Nordeste, ou seja, na Superintendência do Desenvolvimento Econômico do Nordeste (SUDENE)? A SPVEA está mostrando que a Amazônia não é só borracha; a SUDENE vai mostrar que o Nordeste não é só açúcar.

Com o Fundo de Fomento à Produção o Governo interviu no sistema de crédito, alterando hábitos que imobilizaram capitais, cerceava o crédito bancário tornando-o proibitivo, tais os juros altos e os prazos curtos. O Fundo surgiu revolucionando uma tradição onzenária cobrando juro anual máximo de 4% e prazos de acordo com a expansão econômica regional.

As bases do Plano de Fomento à Produção eram uma síntese de um programa a ser desenvolvido posteriormente, pela SPVEA. E compreendia:

a) financiamento à produção agrícola em todas as suas modalidades, inclusive extrativa;

PR - SPVEA

COMISSÃO EXECUTIVA RODOVIA

BELEM - BRASÍLIA

RODOVIA - ASFALTO

RODOVIA - CONSTRUÇÃO DEFINITIVA

RODOVIA - CONSTRUÇÃO PROGRESSIVA

EXTENSÃO TOTAL DA

RODOVIA : 2.194 Km

ENCERRANDO OS SEGUINTE

SUB - TRECHOS:

SUB-TRECHOS

DISTÂNCIAS

BELEM - STA. MARIA 108 KM

STA MARIA - GUAMÁ 40 KM

GUAMÁ - LIGACÃO 300 KM

LIGACÃO - ITINHA 42 KM

ITINHA - ACAILÂNDIA 80 KM

ACAILÂNDIA - IMPERATRIZ 70 KM

IMPERATRIZ - ESTREITO 128 KM

EXTENSÃO TOTAL DO TRECHO

PARÁ - MARANHÃO 748 KM

BRASÍLIA - ANÁPOLIS 134 KM

ANÁPOLIS - JARAGUA 80 KM

JARAGUA - CÉRES 82 KM

CÉRES - S. PATRÍCIO 88 KM

S. PATRÍCIO - URUAÇU 92 KM

URUAÇU - PORANGATU 138 KM

PORANGATU - SURUPI 212 KM

SURUPI - CRIXÁS 78 KM

CRIXÁS - CERCADINHO 188 KM

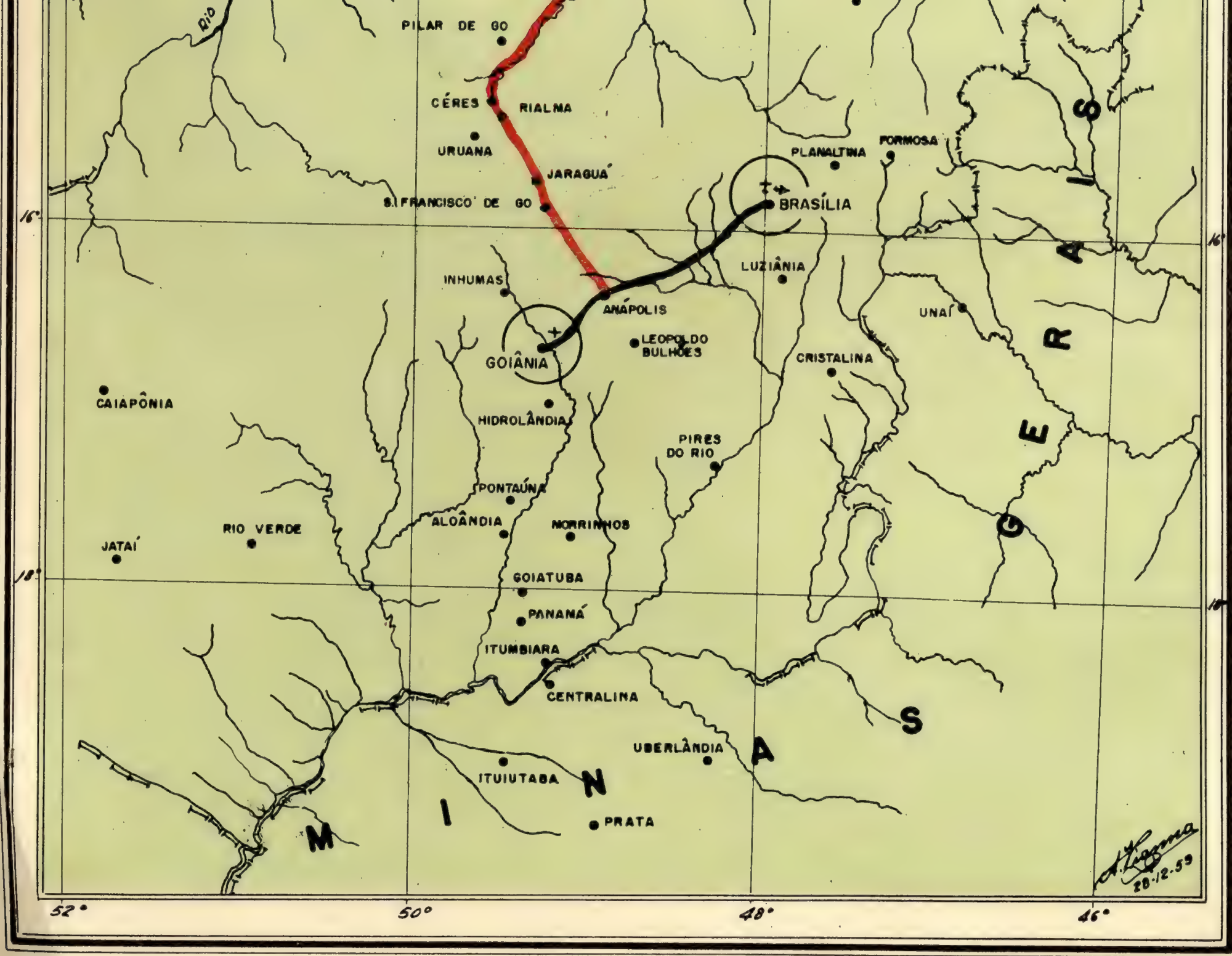
CERCADINHO - KM 1213 340 KM

KM 1213 - ESTREITO 100 KM

EXTENSÃO TOTAL DO TRECHO

GOIÁS 1446 KM







E se instalam na Colônia Agrícola do Guamá.

b) financiamento à pecuária, para melhoramento dos rebanhos, compra de reprodutores de boa qualidade, instalação de maquinaria destinada à industrialização do leite e aproveitamento dos seus subprodutos;

c) encaminhamento de novos trabalhadores para a Amazônia, mediante financiamento a longo prazo;

d) financiamento industrial para a fundação de indústrias novas, de manifesta utilidade para o aproveitamento das matérias-primas locais;

e) incorporação de sociedades anônimas destinadas à industrialização das matérias-primas locais, ou subscrição de ações de tais empresas, ações que serão transferidas a particulares, por preço nunca inferior ao seu valor nominal, sempre que houver quem as queira adquirir;

f) financiamento para a abertura de novos seringais ou formação de seringais de plantação;

g) financiamento para a melhoria dos meios de transporte, terrestres, fluviais e aéreos;

h) aquisição de sementes, adubos, utensílios, ferramentas e demais aparelhamentos técnicos indispensáveis à melhoria e aumento da produção;

i) construção de armazéns gerais, depósitos, silos, câmaras de expurgo e frigoríficos destinados à warrantagem, guarda e conservação dos produtos destinados à venda ou ao consumo da Amazônia.

Informa a Proposta Orçamentária para o Exercício de 1960, elaborada pela Comissão de Planejamento da SPVEA, que a 31-12-1953 havia no Fundo Cr\$ 319 151 059. E depositou nêle: 1954 — Cr\$ 81 600 000; 1955 — Cr\$ 108 000 000; 1956 — Cr\$ 137 856 000; 1958 (até março) — Cr\$ 75 000 000. Tendo ainda de depõe-



Três Linhas de Crédito: Rural, Industrial, Participações

sitar Cr\$ 143 000 000 referentes a 1958, a soma destas parcelas dão um total de Cr\$ 1 044 607 059. E esclarece que, de 1951 a 1958 o Fundo destinou às unidades amazônicas as seguintes cotas:

	CR\$
Estado do Pará	261 151 764
Estado do Amazonas	261 151 764
Estado do Maranhão	104 460 705
Estado de Goiás	104 460 705
Estado de Mato Grosso	104 460 705
Território do Acre	52 230 352
Território do Amapá	52 230 352
Território do Rio Branco	52 230 352
Território de Rondônia	52 230 352

Esses recursos tornaram possível a realização de 1 765 operações de crédito, dentro da linha de assistência já especificada. Para 1960, o Orçamento da União fixou o Fundo de Fomento Agrícola à Produção em Cr\$ 305 990 000 de acôrdo com a seguinte discriminação:

	CR\$
Acre, Amapá, Rio Branco e Rondônia ...	15 299 500
cada território, somando	61 198 000
Goiás, Maranhão e Mato Grosso	30 599 000
cada Estado, somando	91 797 000
Amazonas e Pará	76 497 500
cada Estado, somando	152 995 000

Crédito Rural

EM face da necessidade de possibilitar maiores empreendimentos, a SPVEA lançou novas linhas de crédito, hoje definitivamente incorporadas ao sistema de financiamento, graças ao êxito crescente. Linhas com dotações específicas sobre a rubrica geral Crédito e Participações, subdivididas nas alíneas: Crédito Rural — Crédito Industrial — Participações.

Iniciemos pelo Crédito Rural, destinado a atender ao pequeno produtor, fornecendo-lhe a preço de custo utilidades e equipamentos. De 1956 a 1959, embora as dotações orçamentárias somassem Cr\$ 199 054 000, foram reduzidas por triagem a Cr\$ 56 590 000, dando a média anual de Cr\$ 14 147 000.

No Orçamento para 1960 os recursos somam Cr\$ 48 837 300, assim distribuídos:

	CR\$
Amazonas	15 000 000
Acre	3 000 000
Amapá	7 800 000
Goiás	5 996 000
Maranhão	6 000 000
Pará	3 000 000
Rio Branco	3 041 300
Rondônia	5 000 000

Crédito Industrial

Instituído em 1955, até 1959 o Crédito Industrial recebeu dotações orçamentárias no montante de Cr\$ 1 864 823 800 que se reduziram, através de triagens, a Cr\$ 1 128 405 895. São operações a juros nunca superiores a 4% ao ano e a prazo que varia de 6 meses a 8 anos.

É uma das linhas de crédito que tem revolucionado o *facies* econômico da Amazônia. Graças ao crédito industrial, encontram-se em fase final as metas de energia elétrica em Manaus e Belém, a primeira com duas unidades já em funcionamento, de 7 500 kW e este ano será inaugurada a terceira unidade, somando 22 000 kW todo o complexo energético da capital amazonense. Quanto a Belém, 1960 será o ano em que o problema de energia elétrica será solucionado.

Quando citamos, há pouco, o Prof. Josué de Castro, ocorreu-nos de imediato a vinculação das carências alimentares à falta de um plano de industrialização da pesca. Plano que só agora se apresenta, tomando feições definitivas. Plano de certo modo pioneiro, porquanto quem pode afirmar que o Brasil, País de grandes porções beneficiadas pelo mar, pelos rios, pelas lagoas, é grande consumidor de peixes? Onde existe, apesar da extensa orla marítima, um grande centro piscicultor?

Daí merecer seja atenuada a acusação à borracha responsável pelo abandono da pesca na Amazônia, quando na verdade ela nunca foi considerada, economicamente, isto é, possível de ser racionalmente explorada.

O *Primeiro Plano Quinquenal* esclarece que “os trabalhos relativos à racionalização da pesca podem ser divididos em pesca propriamente dita e piscicultura.” Programa que foi estruturado para serem tomadas as seguintes providências:

“a) organização de empresas de pesca nos centros urbanos mais importantes da região e financiamento para aquisição de barcos pesqueiros frigoríficos equipados para viagens redondas médias de uma a duas semanas;

b) estudos de métodos de pesca em época de enchente e dos hábitos dos peixes (Centro de Pesquisas Florestais);

c) vulgarização das técnicas de conservação do pescado e estudos para seu aperfeiçoamento;

d) montagem em Manaus e Belém, através de financiamento a empresas privadas, de duas empresas de desloretação e calcinação do sal comum;

e) criação de três entrepostos de pesca, em Belém, Manaus e São Luís, com capacidade frigorífica de 100 toneladas”.



Tal programa se encontra em andamento. Em 1957 foram pagos Cr\$ 14 milhões para aquisição de barcos pesqueiros. Em 1958, Cr\$ 10 000 000 para a SMAC — Pesca Amazônica Ltda. Em 1959, Cr\$ 15 000 000 para a Empresa de Pesca e Frigoríficos Paraenses e Amazônicos Ltda. e Cr\$ 11 500 000 para a SMAC — Pesca Amazônica Ltda.

Êstes investimentos marcam apenas o comêço da atuação da SPVEA no setor da pesca. De certo modo, um excelente comêço. Ao lado da rodovia Belém-Brasília, da energia elétrica, da recuperação da heveacultura, o problema da pesca na Amazônia vem merecendo a prioridade que realmente merece.

Um Triênio de Investimentos

PELOS dados que iremos expor, recebidos da seção competente da SPVEA, podemos perceber a expansão creditícia fomentada pelo órgão planificador da economia da Amazônia. Dizem êles da presença da SPVEA nos mais diversos setores, estimulando indústrias de tecidos, empresas de energia elétrica, Prefeituras Municipais, Cooperativas de consumo, serrarias, fábricas de cimento e de gelo, charqueadas, empresas de aviação e de navegação, petróleo, fábrica de papel e outras indústrias.

Os dados se referem ao triênio 1957 a 1959. Eis a discriminação :

RELACÃO DOS PAGAMENTOS EFETUAIS PELA SPVEA A CONTA DE CRÉDITO INDUSTRIAL E PARTICIPAÇÕES

EXERCÍCIOS DE 1957, 1958 E 1959

CRÉDITO INDUSTRIAL

Amazonas

CR\$

Govêrno do Estado de Amazonas ..	25 000 000
Cia. de Eletricidade de Manaus ...	35 000 000
Prefeitura Municipal de Manaus ...	1 800 000
Prefeitura Municipal de Envira ...	300 000

Maranhão

Montagem de um matadouro, Cia. Manufatureira e agrícola do Maranhão	14 000 000
---	------------

Mato Grosso

Montagem de um matadouro industrial, inclusive frigorífico, pela Cooperativa Mista do Poconé, Ltda.	10 000 000
---	------------

DIVERSOS

Para indústria de madeira serrada e contraplacada a cargo da Compa-

nhia Agrícola e Industrial de Madeiras da Amazônia	4 000 000
Para aquisição de barcos pesqueiros — João Maranhão	14 000 000
Para aquisição de veículos motorizados — Custódio Costa & Cia	600 000
Beneficiamento de castanha, instalação. Jacob & Cia.	4 000 000
Aquisição de aviões para transporte de carne verde — Charqueada Sta. Maria do Araguaia	5 000 000
Paraense Transporte S. A.	15 000 000
SNAPP	2 580 000
Fôrça e Luz do Pará S. A.	4 500 000
Charqueada Sta. Maria do Araguaia Ltda.	5 000 000
Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.	17 000 000
Miranda & Cia.	3 000 000
Pesca Amazônica Ltda.	5 000 000
Indústria Maurity Ltda.	1 000 000
Fábrica S. José Fiação e Tecelagem	2 000 000
Fábrica de Gêlo São Pedro Ltda ..	8 000 000
Saponáceo Lobato Ltda.	3 009 000
Ramos, Santoni & Pinheiro Ltda. ..	900 000
Cunha, Maia Ind. e Comércio S. A.	1 435 000
Produtos Vitória Ltda.	3 700 000



Aviação na

Nova pista ligando o Aeroporto de Val de Cães a Belém. Embaixada, estação de passageiros em Itacoatiara, Amazonas.

Empresa de Naveg. Acreana Ltda.	1 800 000
Fábrica de Papel Independência ..	1 725 000
Raimundo Dejard Vieira	1 000 090
Empresa de Naveg. Acreana Ltda.	229 625
Custódio Costa & Cia.	600 000
Domingos Modesto	260 000

PARTICIPAÇÕES

Amapá

Cia. de Eletricidade do Amapá	10 000 000
------------------------------------	------------

Amazonas

Cia. de Eletricidade de Manaus ...	14 000 000
Banco do Estado do Amazonas S. A.	10 000 000

Maranhão

Centrais Elétricas do Maranhão ...	12 600 000
------------------------------------	------------

Pará

2.ª etapa da Cia. Fôrça e Luz do Pará S. A.	50 000 000
--	------------

DIVERSOS

Pires Carneiro	30 000 000
----------------------	------------

1958 CRÉDITO INDUSTRIAL

Acre

Para complementação da construção do Matadouro de Rio Branco	400 000
--	---------

Amapá

Para industrialização de sementes oleaginosas — Irmãos Platon Ltda.	2 500 000
---	-----------

Amazonas

Conclusão da 1.ª etapa e fabricação de celulose — Papel Amazonas S. A.	5 000 000
Petrobrás	31 000
Cia. de Eletricidade de Manaus ...	80 000 000

Goiás

Industrialização de carne, subprodutos etc.



Amazônia

Avião-transporte para o abastecimento de Belém. Embaixo, outro campo de pouso: Manicoré, Amazonas.



Importadora e Exportadora Agropecuária São Francisco Ltda. 4 000 000

Maranhão

Reequipamento da indústria de tecidos

Fiação e Tecidos Camboa S. A. ... 9 000 000
Fábrica de Tecidos Sta. Isabel S. A. 10 000 000
Cia. de Fiação de Tecidos Rio Anil 4 000 000

DIVERSOS

Cia. Agrícola e Industrial de Madeiras da Amazônia 3 004 700
Fábrica de Gêlo São Pedro Ltda. .. 3 000 000
SMAC — Pesca Amazônica Ltda. . 10 000 000
Emp. de Navegação Miguéis Ltda. 3 000 000
Emp. de Navegação Acreana Ltda. 3 200 000
Moacir Pinheiro Ferreira 2 574 100
Cia. Paraense de Alimentação 44 000 000

PARTICIPAÇÕES

Amazonas

Governo do Estado do Amazonas .. 10 000 000

Maranhão

Centrais Elétricas do Maranhão ... 25 000 000

Pará

Fôrça e Luz do Pará S. A. 58 708 820
Fábrica de Cimento — Pires Carneiro S. A. 18 000 000

1959 CRÉDITO INDUSTRIAL

Maranhão

Cia. de Fiação e Tecidos do Rio Anil 6 000 000
Fábrica de Tecidos Sta. Isabel S. A. 8 000 000
Beneficiamento de arroz — M. Ferreira 9 800 000

Pará

Empresa de Pesca e Frigorífico Paraense e Amazônico Ltda. 15 000 000
Pesca Amazônica Ltda. 10 000 000
Fábrica de Gêlo São Pedro Ltda. .. 3 000 000



ENERGIA

MOVIMENTO DAS DO

ESTADO	ENTIDADE	TOTAL DAS DOTAÇÕES	FINALIDADE	TOTAL PAGO
PARÁ	FORÇA E LUZ DO PARÁ S/A.	338.300.000,00	Instalação de uma usina Termelétrica de 30.000 kw em Belém, inclusive rede de transmissão e distribuição.	285.408.820,00
AMAZONAS	GOVERNO DO ES- TADO	81.300.000,00	Instalação de uma usina c/ 3 grupos geradores Diesel de 1.500 kw, ampliação do sistema de energia com uma usina flutuante de 5.000 kva e manutenção do sistema elétrico de Manaus.	61.299.999,60
AMAZONAS	COMPANHIA DE ELE- TRICIDADE DE MA- NAUS	234.536.900,00	Instalação de uma Usina Termelétrica de 22.500 kw em Manaus, inclusive rede de transmissão e distri- buição	224.536.900,00
MATO GROSSO	GOVERNO DO ES- TADO	123.000.000,00	Ampliação da Usina Hidrelétrica de Rio da Casca, inclusive rede de transmissão e distribuição de Cuiabá.	78.900.000,00
MARANHÃO	GOV. EST. E CEN- TRAIS ELÉTRICAS DO MARANHÃO	150.000.000,00	Instalação de uma usina Termelétrica de 15.000 kw. inclusive rede de distribuição de São Luís.	88.352.000,00
GOIÁS	CENTRAIS ELÉTRI- CAS DE GOIÁS	76.000.000,00	Estudos e início da construção da Usina Hidrelétrica do Tocantins — Município de Uruaçu.	1.000.000,00
MAPÁ	GOVERNO DO TERRI- TÓRIO	67.000.000,00	Estudos e início da construção da Usina Hidrelétrica da Cachoeira do Paredão.	40.000.000,00
MAPÁ	GOVERNO DO TERRI- TÓRIO	24.700.000,00	Ampliação do sistema de energia elétrica de Ma- capá.	9.200.000,00
PONTO GROSSO	GOVERNO DO TERRI- TÓRIO	23.000.000,00	Ampliação dos serviços elétricos de Pôrto Velho com instalação de um Turbo-gerador de 1.300 kw, inclu- sive rede de distribuição.	14.500.000,00
RIO BRANCO	GOVERNO DO TERRI- TÓRIO	20.300.000,00	Ampliação do sistema de energia elétrica de Boa Vista.	8.100.000,00
RIO BRANCO	GOVERNO DO TERRI- TÓRIO	6.000.000,00	Estudos de aproveitamento da Cachoeira do Pa- redão.	1.100.000,00
RIO BRANCO	GOVERNO DO TERRI- TÓRIO	36.000.000,00	Para ampliação do sistema de energia elétrica de Rio Branco.	34.000.000,00
		1.180.136.900,00		845.497.719,60

ELÉTRICA — SPVEA

T A Ç Õ E S D E 1954 A 1959

C O T A S P A G A S E M 1959

S I T U A Ç Ã O A T U A L	DO EXERCÍCIO	P A R C I A L	T O T A L
Instalado — Usina de 15.000 kw, rede de transmissão e 70 % da rede de distribuição.			
Em instalação — Turbo-gerador de 7.500 kw.	1 9 5 9	20.000.000,00	20.000.000,00
Instalado — Usina Diesel de 4.500 kva e Usina flutuante de 5.000 kva.	—	—	—
Instalado — Parte da rede de distribuição e assinado contrato com a Westinghouse para fornecimento e montagem de uma usina de 22.500 kw:	1 9 5 8	72.500.000,00	138.036.900,00
	1 9 5 9	65.536.900,00	
Instalado — Usina hidrelétrica de 3.500 H.P., rede de transmissão e grande parte da rede de distribuição.	1 9 5 8	35.000.000,00	35.000.000,00
Instalado — Usina Termelétrica de 4.500 kw e grande parte da rede de distribuição.	1 9 5 6	3.252.000,00	65.852.000,00
	1 9 5 7	12.600.000,00	
	1 9 5 8	25.000.000,00	
Em instalação — Turbo-gerador de 1.500 kw.	1 9 5 9	25.000.000,00	
Efetuada — Estudos e anteprojeto da Usina Hidrelétrica de Tocantins.	—	—	—
Efetuada — Estudo e início da construção da Usina do Paredão.	—	—	—
Executado — Início da base de concreto armado da Turbina e ampliação do prédio da Usina.	1 9 5 6	1.000.000,00	1.000.000,00
Instalado — Usina Diesel-Elétrica de 640 kw.	1 9 5 7	800.000,00	800.000,00
—	1 9 5 6	1.100.000,00	1.100.000,00
Instalado — Usina Diesel-Elétrica de 3.000 kva e grande parte da rede de distribuição.	1 9 5 9	3.037.780,00	3.037.780,00
	1 9 5 9	TOTAL GERAL	264.826.680,00

1959: 2 milhões de mudas de seringueiras

Fábrica de Cimento de Capanema
(Pires Carneiro S.A.) 10 000 000

Mato Grosso

Emp. de Navegação Miguéis Ltda... 1 183 600

Pará

SMAC — Pesca Amazônica Ltda. ... 1 500 000
João Maranhão 4 366 000
Pires Carneiro S. A. 10 000 000

PARTICIPAÇÕES

Amazonas

Cia. de Eletricidade de Manaus ... 42 600 000

Maranhão

Centrais Elét. do Maranhão S. A. ... 25 000 000

Pará

Fábrica de Gêlo São Pedro Ltda. ... 2 000 000
Pires Carneiro S. A. (Cimento em
Capanema) 15 000 000

QUANTO a 1960, espera-se que seja o ano de inaugurações de fábricas, de instalações de novas indústrias, concorrendo assim para a restauração econômica da Amazônia. Vale referir que estão surgindo os primeiros resultados de reversão de capital. Em 1959, a SPVEA recolheu Cr\$ 7 384 614; em 1960, espera-se que essa conta aumente para Cr\$ 27 857 530.

No Orçamento deste ano, as subvenções de Crédito Industrial estão assim discriminadas:

Acre

Para instalação de uma usina de classificação e beneficiamento de castanha, em Rio Branco, através de organização dos produtores locais 4 000 000

Amapá

Para atender ao plano de industrialização do Território 4 751 500
Para empresa que se proponha a organizar programa de transporte coletivo entre Macapá — Amapá — Calçoene 300 000

Amazonas

Para instalação, em Manaus, de silo com capacidade mínima de cinco mil toneladas 12 000 000



Para atender, mediante convênio com a SPVEA, empresas que se organizem em Manaus, com a obrigação de estabelecer a industrialização racional do pirarucu ou a exportação por via aérea de outras espécies alimentares do pescado destinados ao abastecimento dos mercados necessitados ... 8 000 000

Para construção de edifício destinado à instalação de um hotel, em convênio com a Prefeitura Municipal de Parintins 5 000 000

Para financiamento às empresas que operam na industrialização da essência de pau-rosa, na área amazônica de sua produção e beneficiamento 10 000 000

Para financiamento de estabelecimentos industriais existentes ou que se venham instalar na região amazônica, destinados à transformação de madeiras regionais, em laminados e



compensados, de acôrdo com projetos e planos já aprovados pelos órgãos técnicos da SPVEA	10 000 000
Continuação do plano de abastecimento de carne e outros gêneros alimentícios para Manaus e outras cidades da Amazônia, inclusive aquisição de aviões	10 000 000
Para instalação ou ampliação de frigorífico em Manaus	12 897 400
<i>Goiás</i>	
Para fabricação de óleos à base de babaçu, para fins industriais e preferentemente alimentícios	8 000 000
Para financiamento de companhias que exploram serviços de transporte nos rios Tocantins e Araguaia	15 000 000

Maranhão

Para prosseguir o reequipamento da indústria de tecidos	25 000 000
Para o reequipamento das empresas de navegação fluvial e melhoria da navegabilidade, nos rios Balsas, Itapicuru, Mearim, Parnaíba e outros da região amazônica do Estado	5 000 000
Para prosseguimento da indústria de arroz e algodão nos vales dos rios Balsas, Grajaú, Itapicuru, Mearim e Pindaré	5 000 000
Para ampliação e aperfeiçoamento da fabricação de óleos vegetais alimentícios, à base de babaçu e oleaginosas	5 000 000
Reequipamento e desenvolvimento da indústria têxtil no Município de Caxias	5 000 000
Para conclusão do serviço da Prefeitura de São Luís, de industrialização de carne e subprodutos	1 000 000

Mato Grosso

Para prosseguimento da instalação do matadouro industrial de Poconé ...	16 742 800
Para reequipamento atualizado das usinas açucareiras na área amazônica	8 000 000

Pará

Ampliação da carga efetiva de 15 000 kW para 22 500 e da respectiva rede de distribuição da usina termelétrica em construção, em Belém	45 000 000
Para conclusão de dois centros de operações de pesca, em Belém, já funcionando com frigoríficos de capacidade de mil toneladas e produção diária de cem toneladas de gelo	8 000 000
Para conclusão da instalação da indústria de pescado (frigoríficos, beneficiamento, enlatamento, fabricação de óleo e farinha de peixe), no município de Maracanã	5 000 000
Para financiamento, nos moldes da lei credora da SPVEA, da indústria de cimento que se instala no Pará (Município de Capanema)	35 000 000
Para empresa de aviação leve, a serviço de localidades com limitações técnicas de pouso	5 000 000
Para obras de ampliação da usina termelétrica de Fôrça e Luz do Pará S. A., constantes de complementação de carga efetiva de 22 500 para 30 000 kW, bem como respectivas redes de distribuição e subestações .	60 000 000

Pecuária na Amazônia



Rio Branco

Conclusão da instalação da indústria local de lapidação	2 000 000
Para instalação de usinas de classificação e beneficiamento de algodão	4 000 000

DIVERSOS

Para incentivar a indústria madeireira de exportação	8 000 000
--	-----------

Participações

ENTENDE-SE por Participações as operações em caráter de empréstimos ou de incorporação e subscrição de ações de empresas de capital misto, como incentivo à iniciativa privada ou órgãos públicos que se dedicam a alcançar os objetivos do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

Desde 1955, quando se instituiu esse sistema, a 1958, as dotações orçamentárias alcançaram Cr\$ 1 371 903 800. Com os cortes no montante de Cr\$ 459 507 905, ficaram reduzidas a Cr\$ 912 395 895. Foram aplicados Cr\$ 870 547 245.

Dessas participações é que resultam as reversões de capital. Já vimos, anteriormente, a relação dos pagamentos durante os exercícios de 1957 a 1959. Para 1960, o Orçamento da União consigna:

Acre

Para conclusão de uma usina em Rio Branco, de lavagem e crepagem de borracha, através de organização dos seringalistas e exportadores locais ..	6 000 000
---	-----------

Amapá

Cotas de incorporação de capital da Cia. de Eletricidade do Amapá, na instalação da usina hidrelétrica da Cachoeira do Paredão	10 000 000
--	------------

Amazonas

Cota de incorporação de capital da empresa que procede a instalação de uma fábrica de celulose e papel e que para continuar a receber ajuda financeira da SPVEA deverá estabelecer contrato com firma especializada e em condições de entregar a fábrica funcionando e de fornecer a maquinaria ainda necessária sob financiamento pelo prazo mínimo de quatro anos	60 000 000
Para as obras do novo sistema elétrico da Capital do Amazonas, a cargo da Companhia de Eletricidade de Manaus, como adiantamento para ressarcimento ulterior em ações, quando for aumentado o capital da Companhia (Lei n.º 1 654, de 28-7-1952) ...	360 000 000

Maranhão

Integralização de cota na incorporação de capital da empresa "Centrais Elétricas do Maranhão"	36 000 000
---	------------

Mato Grosso

Cota de incorporação do capital de uma empresa para instalação, em Cuiabá, de uma fábrica de tecidos populares, de algodão	30 000 000
--	------------

Pará

Cota de incorporação de uma empresa de capital misto, para instalação, em Belém de um frigorífico com capacidade inicial de 1 500 toneladas, destinado ao armazenamento e regularidade de abastecimento ao consumo público de carne e subprodutos, leite	
--	--



e derivados, ovos, frutas, legumes e tubérculos	5 000 000
Cota de incorporação de capital de uma fábrica de cimento em construção no Município de Capanema	40 000 000
Cota de incorporação de capital para a instalação de uma fábrica de celulose e papel	8 000 000

Rio Branco

Aquisição de uma completa instalação de Indústria de Cerâmica e Pré-Moldados de concreto, para indenização de máquinas, motores, acessórios, sobressalentes e prédios de uma moderna indústria de cerâmica e pre-moldados de concreto, instalada em grande área junto ao Pôrto da Boa Vista e pertencente a empresa particular	5 000 000
--	-----------

Rondônia

Para prosseguimento da instalação de frigoríficos em Pôrto Velho e Guajará-Mirim	14 201 500
--	------------

Espera contar a SPVEA, em 1960, com recursos no setor de crédito, assim especificados: Crédito Rural — Cr\$ 48 837 300; Crédito Industrial — Cr\$ 342 691 700; Participações — Cr\$ 394 201 500.

Borracha : Plantio Racional

SE antes da crise ocorrida no segundo decênio deste século a Amazônia era só borracha, em detrimento das restantes riquezas naturais, hoje a borracha não deixa de ocupar, também com proeminência, uma posição privilegiada.

É sabido que a produção brasileira da hévea varia entre 23 000 e 25 000 toneladas. Mas há um passivo a descoberto no total de 20 000 toneladas, se

considerarmos um consumo de 54 000 toneladas anuais. E se admitirmos o ritmo industrial em crescendo, calcula-se em 100 000 toneladas o consumo em 1964, com séria repercussão sobre o deficit.

Em face disso, que fez a SPVEA? Há três soluções para o restabelecimento desse equilíbrio: a) fabricar borracha sintética; b) aproveitar as reservas dos seringais nativos; c) plantar seringueiras.

Do primeiro item se ocupa a Petrobrás. Do segundo, os técnicos consideram operação onerosa, sem resultados econômicos compensadores. Resta o terceiro item.

Recorde-se que em 1958 o Ministério da Agricultura reuniu representantes da Amazônia, de São Paulo e da Bahia. E se aprovou a elaboração de um plano, pelo qual seriam plantadas cerca de 10 000 000 de seringueiras na área amazônica, dentro de 5 anos. Criou-se até um organismo especializado, sob a denominação de Projeto ETA-54, constituído pela Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, Departamento Nacional de Produção Vegetal, Instituto Nacional de Imigração e Colonização, Instituto Agrônomo do Norte e Escritório Técnico de Agricultura. Esse Projeto ETA-54 tomou por base o Projeto Borracha elaborado pela SPVEA e já em andamento, porquanto a SPVEA vinha preparando no eixo da rodovia Belém-Bragança 22 hectares de viveiros, que já haviam produzido 200 000 tocos enxertados e distribuídos gratuitamente aos agricultores.

Em 1959, instalaram-se viveiros em 42 hectares, ou seja, 2 000 000 de mudas, no Pará, Amazonas e Mato Grosso e nos Territórios do Acre e Rondônia. Estas mudas darão no mínimo 1 200 000 troncos enxertados para serem plantados em 2 000 hectares. Além disso, em convênio com o governo do Território do Acre, a SPVEA vem instalando pequenos seringais em cooperação com os colonos locais. Também com o governo do Amapá idêntico convênio foi estabelecido.

No Orçamento de 1960, Cr\$ 38 700 000 se destinam à heveacultura:

Escola de Agronomia da Amazônia (Belém)

Acre	4 500 000
Amapá	5 500 000
Amazonas	4 000 000
Maranhão	10 000 000
Rio Branco	1 700 000
Rondônia	3 000 000
Diversos (Projeto Borracha) .	10 000 000

Para outras culturas (arroz em Macapá e Rondônia; algodão no Acre; cacau nos arredores de Manaus; algodão, café, cacau e juta no Rio Branco; babaçu no Maranhão) o Orçamento de 1960 consigna Cr\$ 12 000 000.

Mais kW para a Amazônia

SE Manaus e Belém dispõem hoje de um serviço de energia elétrica à altura da categoria de capitais do Norte, deve-se, não se pode negar, à atuação do órgão responsável pelo Plano de Valorização Econômica da Amazônia. De 1954 a 1959, foram consignados Cr\$ 1 180 136 900 para investimentos nesse setor, incluindo as capitais de Mato Grosso, Amapá, Rondônia, Rio Branco e Acre, e também na parte amazônica de Goiás. Foram pagos Cr\$ 845 497 719,60, dos quais, em 1959, entregues aos governos ou sociedades de economia mista, criadas para explorar os serviços de força e luz naquelas cidades, Cr\$ 264 826 680, conforme quadro intitulado "Energia Elétrica — SPVEA". Pode-se, dêste modo, sintetizar os resultados no setor Energia:

a) em Belém, acha-se instalada uma usina de 15 000 kW com a respectiva rede de transmissão e cerca de 70% da rede de instalação concluída;

b) em Manaus, foi instalada parte da rede de distribuição e assinado contrato com a Westinghouse para fornecimento e montagem de uma usina termelétrica de 22 500 kW;

c) em Cuiabá, foi instalada uma usina hidrelétrica com capacidade de 3 500 HP, rede de transmissão e grande parte da rede de distribuição;

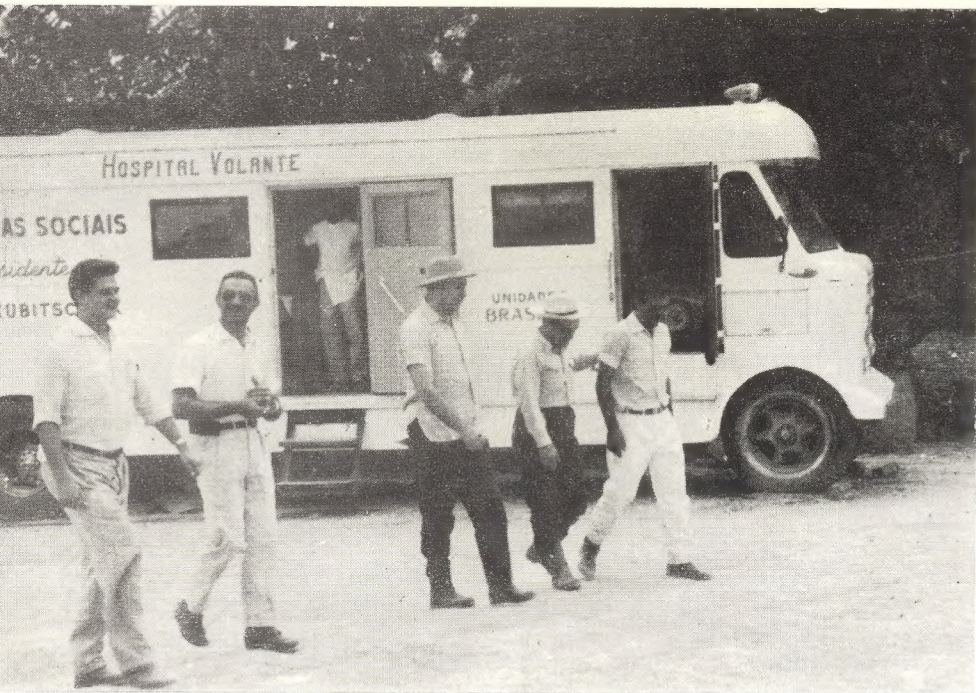
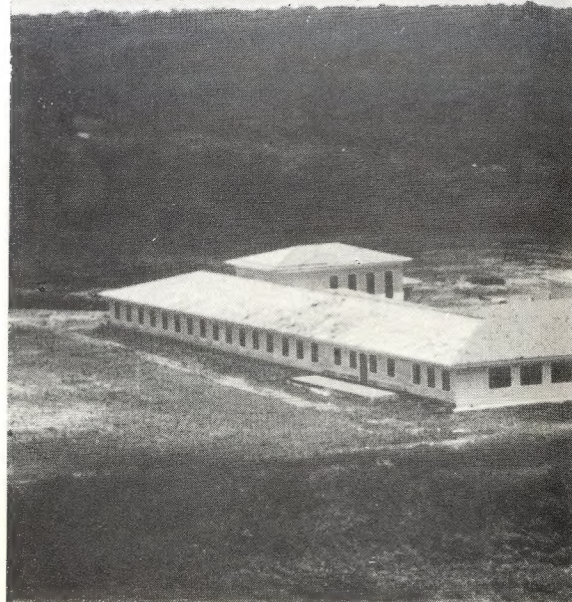
d) em São Luís, depois de instalada uma usina termelétrica de 4 500 kW e grande parte da rede de distribuição, encontra-se em fase de instalação um conjunto turbo-gerador de 1 500 kW;

e) estão concluídos e elaborados os estudos e anteprojeto da usina hidrelétrica do Tocantins, no Município de Uruaçu;

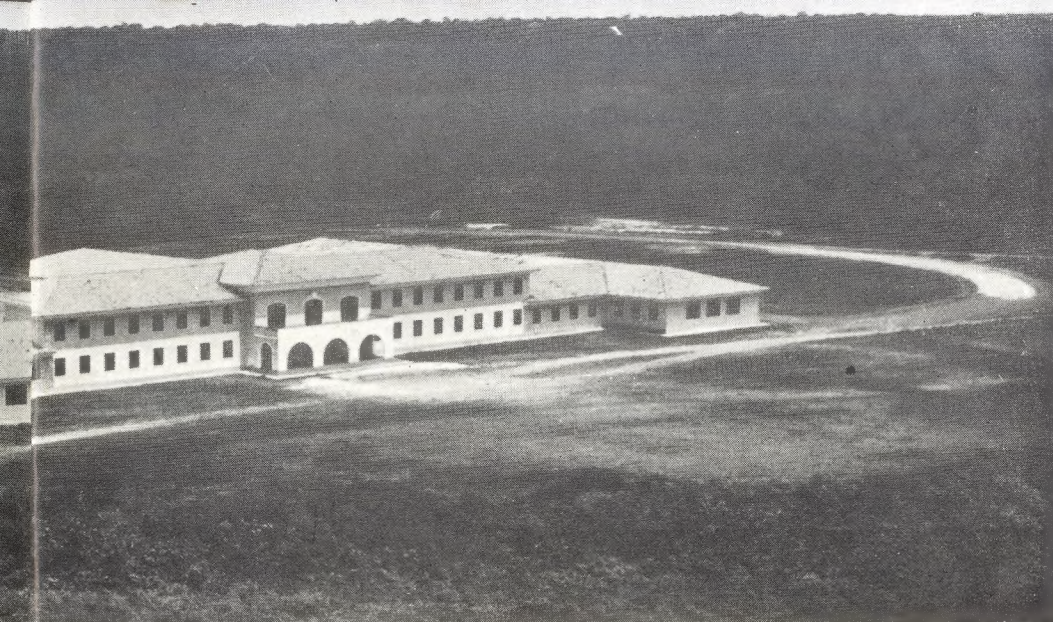
f) em Macapá, estão sendo iniciados os trabalhos de aproveitamento da Cachoeira do Paredão;

g) em Pôrto Velho, reforma-se o prédio da usina e constrói-se a base de concreto armado da turbina, como parte dos trabalhos de ampliação dos serviços elétricos;

h) em Boa Vista, está em funcionamento a usina diesel elétrica com capacidade de 640 kW;



Espalhadas por todo o Brasil, as Pioneiras Sociais prestam serviços à Amazônia.



i) em Rio Branco, foi instalada uma usina diesel-elétrica de 3 000 kVA.

Para 1960, o Orçamento da União consigna Cr\$ 344 500 000: Estudos e Projetos Cr\$ 52 700; Serviços Elétricos (instalação, ampliação, melhoramento e operações) Cr\$ 291 800.

Outros Serviços

AFORA êsses pontos básicos no planejamento econômico da região amazônica, muito se teria a dizer sôbre o que se faz nos setores de Saúde, Desenvolvimento Cultural, Estudos e Pesquisas.

Estão em andamento normal os estudos de Saúde Pública. No setor de abastecimento d'água, as atividades do SESP (Serviço Especial de Saúde Pública) em convênio com a SPVEA, abrangeram as localidades de Capanema, Igarapé-Açu, João Coelho, Salinópolis, Curuçá, Santarém, Monte Alegre, Marabá, Soure, etc.

No Pará estão funcionando 2 hospitais do SESP, 19 unidades sanitárias, 25 subpostos de higiene, de grande valia no setor da medicina curativa e preventiva.

No Amazonas, o SESP mantém 22 postos de higiene; em Goiás, 15; em Mato Grosso 7; no Maranhão, 10.

Em 1959, foi inaugurado o Sanatório "Barros Barreto", em Belém, com 400 leitos, para tuberculosos. A SPVEA contribuiu com Cr\$ 30 959 200 para construção e equipamento dêsse hospital.

Postos de Puericultura e Clubes de Mães fazem parte do projeto "Alimentação de lactentes, gestantes e mães nutrízes", que vem sendo executado pelos Postos de Puericultura, espalhados pelo Departamento Nacional da Criança.

Outro programa de relêvo diz respeito ao suprimento alimentar aos escolares e pré-escolares, através da Campanha de Merenda Escolar. Os dados de 1958 revelam que foram contemplados 124 Municípios, 910 localidades, 1 401 unidades escolares. A média das merendas servidas por aluno matriculado foi de 53.4. Distribuíram-se 13 169 tambores de leite desnatado num total de 13 343 238 quilos. Foram entregues 18 683 latas de farinhas nutritivas com um total de 78 815 quilos.

Em 1959, da verba consignada, Cr\$ 558 295 000, Cr\$ 266 450 000 ficaram em regime de prioridade, ou seja, 47,62%. Até o momento foram assinados con-

vênios no total de Cr\$ 331 975 000, uma vez que os acordos se fazem na base total das dotações, independentemente do critério prioritário adotado.

Para 1960, o Orçamento prevê na verba de Cr\$ 577 287 000, assim distribuídos:

	Cr\$
Estudos e Pesquisas	6 000 000
Abastecimento de água	118 787 700
Esgotos	46 000 000
Melhoria das condições higiênicas das habitações ...	5 000 000
Outros serviços básicos de saneamento	3 700 000
Hospitais e Maternidades	77 100 000
Postos de Higiene	107 700 000
Doenças transmissíveis (tuberculose, lepra, malária e filariose)	145 400 000
Nutrição	13 600 000

Por fim, no que se refere ao Desenvolvimento Cultural, embora tenha sido bastante sacrificada sua execução em 1959, devido aos cortes adotados pelo Plano de Economia (da dotação de 22 650 000, somente Cr\$ 74 610 000 ou seja 32,77% foram colocados em primeira prioridade), alguma coisa se pôde fazer. Foram incorporadas ao acêrvo da SPVEA mais 29 bibliotecas, perfazendo o total de 163, o que eleva a 70% o número de Municípios da Amazônia beneficiados.

A Universidade do Pará já possui suas principais escolas em funcionamento. Química Industrial, Escola de Agronomia da Amazônia, Faculdade de Ciências Médicas do Maranhão, Escolas de Serviço Social e de Enfermagem.

Para o Orçamento de 1960, Cr\$ 260 906 300 foram consignados na verba Desenvolvimento Cultural, assim distribuídos:

	Cr\$
Ensino Primário	31 400 000
Reaparelhamento de cursos normais das unidades amazônicas	8 000 000
Missões e Centros Sociais	32 000 000
Ensino Profissional	74 546 800
Formação de Pessoal Técnico ..	11 959 500
Ensino Superior	96 700 000
Bibliotecas e Divulgação Científico-Cultural	260 906 300

Conclusão

AO longo deste estudo, que iniciamos discorrendo sobre a rodovia Belém-Brasília e, a seguir, tratamos de vários aspectos, ao menos os principais, do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, tivemos a intenção de mostrar que a SPVEA, em última análise, está cumprindo a sua missão, embora não esteja sendo suprida de todos os recursos necessários, recomendados pelo texto constitucional.

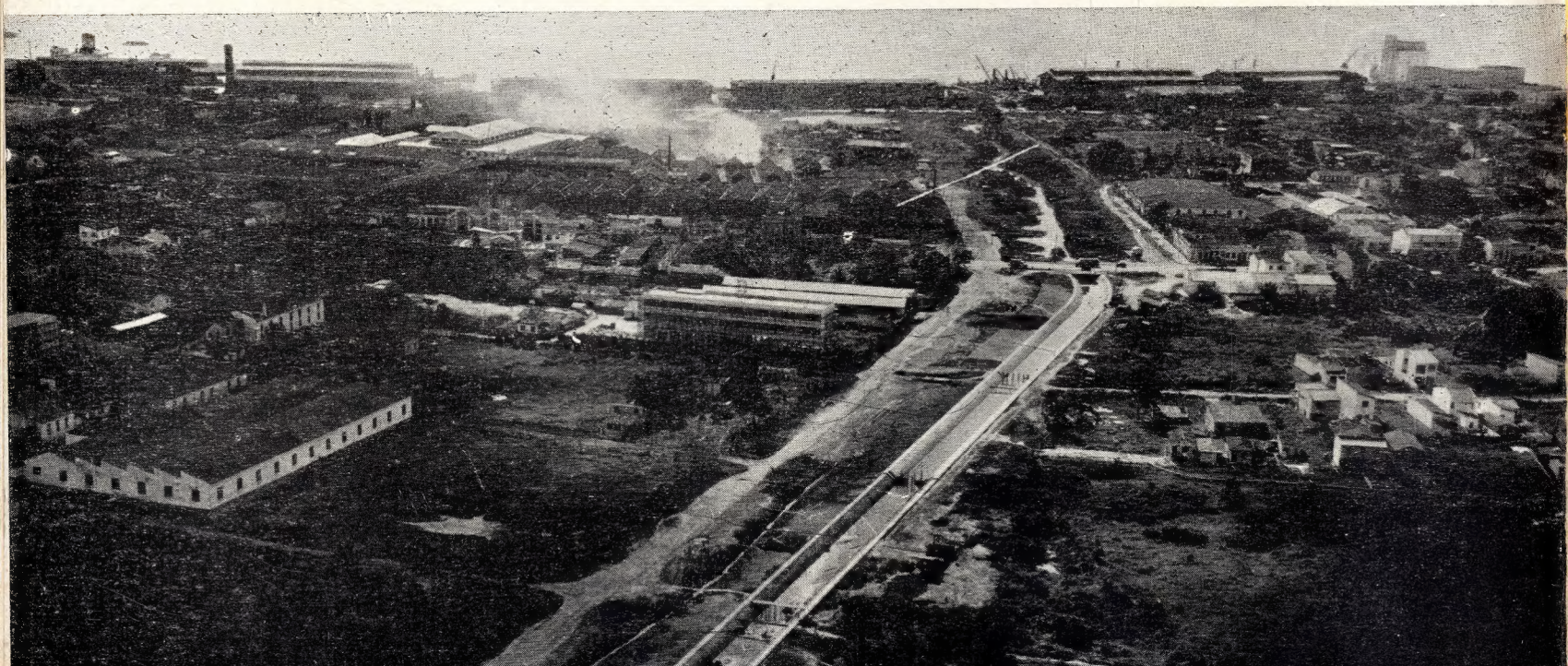
Basta dizer que no quinquênio 1955/1959, os orçamentos aprovados pelo Congresso Nacional montaram a Cr\$ 13 151 238 935. As despesas autorizadas pelo Governo Federal somaram Cr\$ 8 449 586 333,10. Mas, dessa despesa autorizada, a SPVEA só havia recebido, até 31 de março do ano passado, Cr\$ 4 939 211 232.

Das verbas autorizadas, pode-se dizer que de pouco mais de 50 % pôde dispor a SPVEA, com reflexos sérios na realização do Primeiro Plano Quinquenal. É evidente que, num plano de largo alcance como o que se projetou e ao mesmo tempo se executa, as limitações, as retrações de verbas, os cortes à conta de necessidade de equilibrar o Orçamento da União, tudo enfim que transtorne o já deliberado, afeta o conjunto.

Apesar disso, em face do que se fez até agora, das perspectivas que se abrem para o mundo amazônico, pode-se afirmar que sem a SPVEA o Vale ainda seria por muitos anos um pêso morto na economia nacional. A nostalgia da riqueza perdida, de que falamos nas primeiras linhas, acentuaria cada vez mais o complexo de frustração do amazônida. E toda essa região de escasso índice demográfico, de riquezas deixadas ao abandono, voltaria a despertar cobiça, dando lugar ao renascimento de quantas idéias pudessem surgir, inclusive a da internacionalização da Hiléia, hoje definitivamente enterrada. Enterrada pelo êxito da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

Diante da Amazônia de hoje, podemos repetir com Raymundo Moraes, aquela observação contida em seu livro *Na Planície Amazônica*, a propósito da transformação telúrica verificada no Acre ao refazer-se da tentativa da borracha: "O Vale enxuga". A Amazônia renasce. Δ

Retificação do Igarapé das Almas em Belém, pelo SESP.





AMAZONAS

GOVERNO DO ESTADO

Comunicado

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas e da região Norte. O uso deste documento é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais – Lei n. 9.610/98).

Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõe a rede de Bibliotecas Públicas do Estado do Amazonas.

Contato

E-mail : acervodigitalsec@gmail.com

